A 167/139

ОЧЕРКЪ

ПОСТРОЙКИ

ЗАКАСПІЙСКОЙ ВОЕННОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ

И ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ

РУССКО-СРЕДНЕАЗІЯТСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ.

СОСТАВИЛЪ

А. И. Родзевичъ

Корреспондентъ газеты «Русскія Вѣдомости» и Агентъ «Сѣвернаго Телеграфнаго Агентства» въ Закаспійскомъ краѣ.

Г.М.П.М. БИБЛІОТЕКА

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Паровая типографія Муллеръ и Богельманъ. Невскій, 148.
1891.

Михаилъ Николаевичъ Анненковъ.

Дозв. ценз. Спб. 25 Іюля 1891 г.. Тип. Муллеръ и Богельманъ. Невскій, 148

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 10 Іюля 1891 года.

2007112027

СРЕДНЕ-АЗІЯТСКАЯ ВЫСТАВКА
ВЪ МОСКВѢ.

А 167/139

А. И. РОДЗЕВИЧЪ.

ПЕРВАЯ РУССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ВЪ СРЕДНЕЙ АЗІИ

И ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ

РУССКО-СРЕДНЕАЗІЯТСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ.

Съ картою Закаспійской области и Закаспійской военной желѣзной дороги.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Изданіе типографіи Муллеръ и Богельманъ. Невскій, 148.
1891.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Начиная съ 1880 года, т. е. съ того момента когда русскія побѣдоносныя войска появились въ зыбучихъ пескахъ Средней Азіи, вся интеллигентная Россія, вся Западная Европа, а съ нею вмѣстѣ и весь цивилизованный міръ зорко слѣдили и слѣдятъ за нашими успѣхами на дальнемъ востокѣ. Дѣйствительно, было зачѣмъ слѣдить! Блестящій штурмъ и взятіе крѣпости Геокъ-Тепе и, какъ результатъ этаго, полное паденіе туркменскаго дико-разбойничьяго владычества; мирное присоединеніе непокорнаго Мерва, цѣлыя столѣтія служившаго грозой сосѣдямъ персамъ и бухарцамъ, урокъ афганцамъ подъ Кушкомъ, наконецъ фактическое, безкровное, полное подчиненіе нашему вліянію «благородной» Бухары—все это, по нашему мнѣнію, такія событія, которыя очень высоко подняли значеніе и престижъ русскаго имени въ Средней Азіи, Персіи, Афганистанѣ и Индіи.

Но какъ ни цѣнны для насъ, русскихъ, всѣ указанныя сейчасъ пріобрѣтенія, они не имѣли-бы того значенія, если-бы соединенное дѣло штыка-пули и тонкой дипломатіи на далекомъ востокѣ не было увѣнчано желѣзной короной въ видѣ Закаспійской желѣзной дороги.

Съ какой точки зрѣнія человѣческой культуры ни взглянуть на дѣло проведенія желѣзнаго пути въ Средней Азіи — дѣло это одинаково грандіозно, одинаково важно, одинаково имѣетъ цивилизующее значеніе. Не говоря о томъ, что благодаря этой дорогѣ русская мирная политика среди народовъ и племенъ центральной Азіи достигла кульминаціонной точки,—что дорога эта вызвала уже и, въ недалекомъ будущемъ, вызоветъ къ жизнерадостной дѣятельности дремавшее доселѣ населеніе Туркменіи, Хороссана, Хивы и возбудитъ еще къ большей энергіи Бухару и Туркестанскій край, но вмѣстѣ съ тѣмъ та-же дорога дастъ

возможность всему ученому міру проникнуть туда и изслѣдовать то, что до сего времени считалось недоступнымъ для самаго смѣлаго изъ людей, шедшаго туда съ зажженнымъ факеломъ свѣта и науки... Нынѣ для всѣхъ путь свободенъ, кратокъ и удобенъ. Въ два-три дня, отъ береговъ Каспійскаго моря, ученый археологъ можетъ достигнуть гробницы Тамерлана и на мѣстѣ изслѣдовать въ совершенствѣ памятникъ столицы Согдіаны, одной изъ провинцій, образовавшихся на развалинахъ монархіи Александра Македонскаго. Еще менѣе времени потребуется чтобы любоваться развалинами древней Маргіяны — стараго Мерва-Байрамъ-Али...

Вотъ съ исторіей сооруженія этой желѣзной дороги, представляющей изъ себя блестящій результатъ человѣческаго генія, ума и энергіи, мы намѣрены познакомить всякаго интересующагося нашей политикой въ Средней Азіи, развитіемъ нашей промышленности и торговли на дальнемъ востокѣ, отечественнымъ желѣзнодорожнымъ вопросомъ и, наконецъ всякаго, кто пожелаетъ совершить путешествіе по Закаспійской военной желѣзной дорогѣ.

ГЛАВА I.

Постепенное движеніе Россіи въ Среднюю Азію.—Что вызвало сооруженіе Закаспійской дороги.—1885 годъ; неурядицы на афганской границѣ; битва подъ Кушкомъ; Возможность разрыва съ Англіей послѣ битвы подъ Кушкомъ вызываетъ продолженіе сооруженія Закаспійской дороги отъ Кизилъ-Арвата до Самарканда.

Въ 1714 году, великій преобразователь Россіи—Петръ I Алексѣевичъ, даетъ Сенату указъ, въ которомъ между прочимъ говоритъ: „послать въ Хиву съ поздравленіемъ на ханство, а оттоль ѣхать въ Бухару къ хану, съискавъ какое либо дѣло торговое, а дѣло настоящее—провѣдать про городъ Иркеть, сколько далеко оный отъ Каспійскаго моря и нѣтъ ли какихъ рѣкъ оттоль, или хотя не отъ самаго того мѣста, однакожь по близости въ Каспійское море".

Этотъ первый царскій указъ можно считать первымъ серьезнымъ шагомъ русскихъ въ Среднюю Азію. Впрочемъ знакомство наше съ среднеазіатскими ханствами, какъ-то: Бухарой, Хивой, затѣмъ прикаспійской Персіей и Каспійскимъ моремъ, касается значительно раньшихъ временъ. Такъ напр. наши предки спускались по Волгѣ въ Каспійское море и переплывали его къ любому берегу Джорджанскому, Рейскому или Ширванскому; у послѣдняго, какой-то островокъ получилъ даже названіе Джезире-эль-Русіе, т. е. русскаго острова. Нашествіе Татаръ отрѣзало, правда, Русь отъ Каспійскаго моря и положило конецъ начинавшемуся преобладанію ея въ тѣхъ краяхъ, тѣмъ не менѣе сношенія наши не были однако прекращены совершенно: русскимъ князьямъ и митрополитамъ ѣздившимъ въ Орду за ярлыками не разъ приходилось плавать по волнамъ Каспійскаго моря; купцы также иногда проникали за него и одинъ изъ нихъ, Тверитянинъ Афанасій Микитинъ составилъ описаніе подробнаго путешествія подъ заглавіемъ „Хожденіе за три моря". Затѣмъ въ XV и XVI вѣкахъ, русскіе рыболовы, хотя и были притѣсняемы татарами Золотой Орды, но промышляли близъ устьевъ Волги и

Урала. За то послѣ паденія Астраханскаго царства русская вольница стала вновь хозяйничать на Каспійскомъ морѣ, проникая, то съ атаманомъ Нечаемъ въ Хиву, то со Стенькой Разинымъ въ Персію, то разрушая татарскій городъ Сарайчикъ и основывая на Нижнемъ Уралѣ Яицкое казачество. Въ тоже самое время, вполнѣ сложившееся Іоанново-русское государство старалось уменьшить грабежи и развивать торговыя сношенія; купеческія поѣздки участились; само правительство посылало надежныхъ людей чтобы открыть „ходъ въ Персидское царство и изъ Персиды въ Турецкую землю и въ Индію, и въ Урмузъ, гдѣ корабли ходятъ". Далѣе въ 1558 году Дженкинсонъ англичанинъ достигаетъ Бухары съ грамотами отъ Московскаго царя; онъ же и его соотечественникъ Борроу открываютъ торговлю съ Персіей; въ 1637 году грекъ Олеарій переплываетъ Каспійское море на русскихъ судахъ. Предвѣстникъ Великаго сына, Алексѣй Михайловичъ „Тишайшій" заключаетъ особый договоръ съ армянскими купцами о направленіи персидской шелковой торговли исключительно черезъ Россію, для чего сооружается на Каспійскомъ морѣ первый русскій корабль „Орелъ" *).

При Петрѣ Великомъ свѣдѣнія наши о Каспійскомъ морѣ и странахъ лежащихъ за нимъ расширяются на столько, что французская Академія впервые узнаетъ отъ самаго Петра о существованіи Аральскаго моря и что Оксусъ (Аму-Дарья) впадаетъ въ него, а не въ Каспійское море, въ то же время сподвижники Великаго Петра, лейтенанты Кожинъ, Травинъ, Соймоновъ и князь Урусовъ изъѣздили Каспійское море по всѣмъ направленіямъ, описывая и нанося на карты его побережья, въ то время какъ сухопутная экспедиція изслѣдовала предполагавшееся русло Аму-Дарьи. Наконецъ, ни полнѣйшая неудача экспедиціи въ Хиву въ 1717 году князя Бековича-Черкасскаго и его ужасная, мученическая кончина, ни столѣтній почти перерывъ, во время котораго вѣнценосные правители Руси, занятые внутреннимъ переустройствомъ государства на „петровыхъ" началахъ, невольно иногда отказывались отъ исполненія завѣтной мечты Петра—ничто не остановило Россію отъ ея, такъ сказать, естественнаго влеченія въ Среднюю Азію и для торговыхъ, и для государственно-политическихъ цѣлей. Такъ въ 1836 году, русское правительство строитъ при началѣ Мертваго Култука Алек-

*) См. Ю. П. Проценко «Соображенія о желѣзнодорожномъ дѣлѣ на Кавказѣ» Тифлисъ 1879 г. и статью Ю. Н. Милютина «Нашъ новый путь въ Среднюю Азію «Русскій Вѣстникъ» 1887 г. кн. X.

сандровское укрѣпленіе, затѣмъ въ 1837—38 гг. была основана морская станція на островѣ Ашуръ-Ада, въ Астарабадскомъ заливѣ Каспійскаго моря; далѣе въ 1869 году основывается при бухтѣ Муравьева, въ Красноводскомъ заливѣ городъ Красноводскъ и, наконецъ, въ 1871 году, въ устьяхъ рѣки Атрека городъ Чикишляръ. Основаніемъ всѣхъ выше названныхъ городовъ, былъ положенъ русскимъ правительствомъ предѣлъ морскихъ грабежей на Каспійскомъ морѣ. Оставалось еще уничтожить грабежи степныхъ хищниковъ и на сушѣ, для чего въ 1871 году изъ города Красноводска была отправлена экспедиція полковника Столѣтова, занявшая Михайловскій заливъ,—будущій начальный пунктъ желѣзной дороги, и, пройдя 25 верстъ въ глубь туркменской страны, основала укрѣпленіе Мулла-Кара. Въ теченіи послѣдующихъ годовъ изъ разныхъ пунктовъ производились наступательныя движенія противъ киргизовъ и туркменъ и, наконецъ, въ 1873 году былъ совершенъ давно ожидавшійся Хивинскій походъ, окончившійся блистательнымъ взятіемъ Хивы 30 Мая 1873 года.

Съ покореніемъ Хивинскаго ханства и присоединеніемъ обширнаго Туркестанскаго края къ владѣніямъ Россіи, главный очагъ, питавшій безпорядки въ степи, былъ уничтоженъ, одно только племя туркменъ-Теке оставалось не усмиреннымъ и по прежнему служило большой помѣхой для водворенія мира и развитія торговыхъ сношеній. Для укрощенія этихъ хищниковъ, въ 1879 году была снаряжена экспедиція подъ начальствомъ генералъ-адъютанта Лазарева (послѣ его смерти,—генерала Ломакина), а въ 1880 г. новая—подъ начальствомъ генералъ-адъютанта Скобелева. Это была послѣдняя экспедиція русскихъ въ глубь средней Азіи, завершившаяся 12 Января 1881 года, блестящимъ штурмомъ и взятіемъ туркменской крѣпости Геокъ-Тепе.

Исторія этого послѣдняго похода показала, что вслѣдствіе невозможности собрать и въ особенности сохранить до конца военныхъ дѣйствій достаточное количество верблюдовъ, для перевозки всѣхъ тяжестей необходимыхъ отряду, отъ Каспійскаго моря до Ахальскаго оазиса, рѣшено было построить желѣзную дорогу. Первоначально предполагалось построить только до укрѣпленія Мулла-Кара, чтобы перерѣзать самую трудную часть пути въ зыбучихъ пескахъ, но за тѣмъ, вслѣдствіе представленія завѣдывавшаго тыломъ дѣйствующаго отряда генерала Анненкова, разрѣшено было довести дорогу до Кизилъ-Арвата, перваго населеннаго пункта въ Ахалъ-

Текинскомъ оазисѣ. Дорога была сооружена на протяженіи 217 верстъ и въ такомъ видѣ просуществовала до 1885 года.

Но вотъ наступаетъ 1885 годъ, съигравшій весьма видную роль въ исторіи Закаспійскаго края и интересующей насъ Закаспійской желѣзной дороги. Необходимо замѣтить, что начиная съ 1815 года и до нашихъ дней безъ перерыва идетъ то глухая, скрытая, то явная, вооруженная борьба Россіи и Англіи въ Средней Азіи. Каждое наше движеніе въ глубь Средней Азіи вызывало въ Лондонѣ безпокойство и служило предметомъ дипломатическихъ переговоровъ. Въ особенности наши отношенія къ Джону Булю обострились, когда благодаря энергіи и уму генерала А. В. Комарова и подполковника Алиханова, въ 1884 году Мервскій и Пендинскій оазисы добровольно присоединяются къ Россіи. Важное политическое и стратегическое положеніе Мерва не преминуло обратить серьезное вниманіе Англіи, опасавшейся и опасающейся движенія къ Афганистану, почему англійскіе тайные политическіе агенты въ Афганистанѣ всячески старались возбудить афганцевъ противъ русскихъ. Насколько подобная дѣятельность агентовъ была успѣшна, это показали причины нашего похода противъ афганцевъ, когда 18 марта 1885 года, начальникъ Закаспійскаго края, генералъ-лейтенантъ Комаровъ вынужденъ былъ дать сраженіе афганцамъ на берегу рѣки Кушкъ. Блестящая побѣда надъ полчищами афганцевъ еще разъ покрыла неувядаемой славой русское оружіе, но съ другой стороны показала всю шаткость политическихъ сношеній съ Англіей и возможность во всякое время разрыва изъ за нашего преобладанія и вліянія въ Средней Азіи. Вотъ почему, дабы имѣть возможность во всякое время передвинуть нужное количество нашихъ войскъ съ обозами по труднымъ для походовъ солончаковымъ пустынямъ и зыбучимъ пескамъ Закаспійскаго края, а съ другой стороны, считая послѣ кушкинскаго боя, вооруженное съ Англіей столкновеніе почти неизбѣжнымъ, 20 апрѣля 1885 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о продолженіи постройки желѣзной дороги отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи.

Такимъ образомъ сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги, какъ видите, читатель, было чисто военно-стратегическое, которое если бы было осуществлено одно, то дорога эта пройдя отъ Каспійскаго моря до Аму-Дарьи, по песчанымъ и безводнымъ степямъ, ничего, кромѣ ежегоднаго огромнаго дефицита не принесла бы. Необходимо было подумать о продолженіи дороги до такого пункта Средней Азіи, кото-

рый-бы далъ возможность съ одной стороны провозить массу сырого матеріала, которымъ такъ богата Средняя Азія, въ Россію и за ея предѣлы, съ другой снабжать востокъ излишкомъ фабрично-промышленныхъ издѣлій Россіи. Такимъ пунктомъ являлся—Самаркандъ, для достиженія котораго необходимо было прорѣзать желѣзной лентой, богатѣйшую въ мірѣ Бухару. Вотъ почему, въ силу усиленныхъ ходатайствъ, съ одной стороны генерала Анненкова, съ другой Туркестанскаго генералъ-губернатора генерала Розенбаха, въ февралѣ 1887 года послѣдовалъ Высочайшій указъ объ отчужденіи необходимыхъ подъ полотно дороги земель, а затѣмъ въ іюнѣ того-же года повелѣно было приступить къ работамъ на участкѣ отъ Аму-Дарьи, чрезъ владѣнія Эмира Бухары, вплоть до Самарканда.

Подводя итогъ всему сказанному въ настоящей главѣ, мы видимъ, что Россія въ теченіи послѣднихъ пятидесяти лѣтъ, не только успѣла стать твердой ногой въ Средней Азіи, но и соорудить въ странѣ, почвенныя и климатическія условія которой считались невозможными для жизни и дѣятельности культурнаго человѣка, послѣднее слово цивилизаціи—желѣзную дорогу на протяженіи 1.344 верстъ.

ГЛАВА II.

Постройка перваго участка отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата.

Въ 1880 году, когда снаряжалась ахалъ-текинская экспедиція, генералъ Анненковъ совмѣстно съ генераломъ Скобелевымъ возбудили вопросъ объ изысканіи вмѣсто верблюжьихъ транспортовъ иного, болѣе вѣрнаго способа перевозки, почему въ апрѣлѣ того-же года начались изысканія для будущей желѣзной дороги. Затѣмъ 9-го іюня 1880 года, Высочайше повелѣно приступить къ постройкѣ паровой желѣзной дороги отъ Михайловскаго залива на восточномъ берегу Каспійскаго моря на протяженіи 26 верстъ, по безводной и трудно-проходимой песчаной пустынѣ, до Мулла-Кара. При этомъ, въ виду временнаго значенія проэктированнаго пути и для избѣжанія излишнихъ расходовъ разрѣшено допустить на этомъ участкѣ нѣкоторые отступленія противъ общепринятыхъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и вообще придать временный характеръ всѣмъ желѣзнодорожнымъ постройкамъ. Нужныя для дороги рельсы и скрѣпленія повелѣно было перевезти изъ складовъ военнаго вѣдомства, находившихся въ Рени и Унгенахъ, а подвижной составъ въ количествѣ 4 паровозовъ, 25 крытыхъ товарныхъ вагоновъ и 75 платформъ взять изъ запасовъ правительственнаго заказа на частныхъ заводахъ. Постройка этихъ 26 верстъ будущей грандіозной среднеазіатской дороги, была окончена въ 10 дней (съ 25 августа по 4 сентября), такъ что 4 сентября 1881 года русскій паровозъ пыхтѣлъ по степямъ, только что завоеванной въ то время, Туркменіи.

Эта незначительная по протяженію дорога, принесла однако существенную пользу экспедиціи, такъ какъ пролегала по глубоко-песчаной и совершенно безводной мѣстности составлявшей самую трудную часть въ оазисѣ.

Отъ конца желѣзной дороги весь интендантскій грузъ отряда перевозился по переносной дорогѣ системы Дековиля на протяженіи 35 верстъ, при чемъ, по мѣрѣ того какъ под-

вигалась паровозная желѣзная дорога, дековильскій путь снимался и укладывался впереди, по направленію къ Геокъ-Тепе.

25 Ноября 1880 года, снова состоялось Высочайшее повелѣніе продолжить желѣзную дорогу отъ Мулла-Кара до Кизилъ-Арвата, въ общей сложности на протяженіи 217 верстъ, считая отъ Михайловскаго залива.

Постройка этого участка, хотя и не проходившаго по песчаннымъ мѣстамъ имѣла, однако, массу другихъ трудностей, обусловливаемыхъ главнымъ образомъ неизвѣстностью мѣстныхъ условій страны и производствомъ работъ во время военныхъ дѣйствій, вдали отъ всякаго населенія, въ мѣстности безводной, подъ весьма слабымъ военцымъ прикрытіемъ и подъ вѣчнымъ опасеніемъ начаянныхъ нападеній бродячихъ шаекъ. Въ техническомъ отношеніи этотъ первый участокъ среднеазіатской желѣзной дороги представляетъ слѣдующее: земляное полотно отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата устроено для одного пути шириною въ 2,20 сажени, выемки на всемъ протяженіи также имѣютъ 2,20 сажени, за исключеніемъ первыхъ 26 верстъ, гдѣ, въ видахъ устраненія послѣдствій засыпки ихъ переносными песками, они были значительно расширены.

Предѣльные уклоны на этомъ участкѣ по большей части не превышаютъ 0,036 и только въ рѣдкихъ случаяхъ допущены до 0,010; въ перевалѣ Ахча-Куйма Малыхъ Балханскихъ горъ уклонъ имѣетъ 0,018.

Радіусы кривизны приняты въ 300 сажень, за исключеніемъ двухъ мѣстъ, гдѣ они имѣютъ по 200 сажень.

Не мало затрудненій встрѣтило управленіе постройки этаго участка дороги въ водоснабженіи. На первыхъ 56 верстахъ отъ Михайловскаго залива имѣлось только два колодца съ солончаковой водой—въ Мулла-Кара и Балла-Ишемѣ. Далѣе до станціи Казанджикъ, на разстояніи 92 верстъ, воды вовсе не было. Въ Казанджикѣ была встрѣчена первая вполнѣ годная для питья, прѣсная вода въ количествѣ до 6 тысячъ ведеръ въ сутки, но такъ какъ были раздѣланы старые, заброшенные текинцами колодцы и вырыты новые, далѣе изслѣдованы находящіеся въ 6 верстахъ отъ Казанджика родники Иджери, отдкуда вода была проведена къ станціи открытою канавою, то, благодаря всѣмъ этимъ работамъ, увеличено количество притока воды до 20.000 ведеръ въ сутки. На протяженіи слѣдующихъ 39 верстъ отъ Казанджика до станціи Ушакъ воды опять нигдѣ не оказалось и только лишь въ

конечномъ пунктѣ новой дороги—Кизилъ-Арватѣ отыскался ручей прѣсной воды, вытекающій съ пограничныхъ горъ Копетъ-Дага.

Изъ числа желѣзнодорожныхъ построекъ смѣтою были предвидѣны лишь слѣдующія: паровозное деревянное зданіе на 4 стойла въ Михайловской станціи, 1 домъ для слесарей, одно зданіе для помѣщенія мастерскихъ и на каждой изъ 10 станцій дома для помѣщенія телеграфа и нѣкоторыхъ станціонныхъ служащихъ. Что-же касается до помѣщенія остальныхъ служащихъ и ремонтныхъ рабочихъ, то возводить для нихъ особыхъ построекъ не предполагалось, они должны были помѣщатся въ кибиткахъ. Опытъ однако доказалъ, что люди не могли постоянно проживать въ подобныхъ помѣщеніяхъ: рѣзкіе переходы отъ сильной жары къ холоду (разность температуры дня и ночи достигала 30°) оказывали вредное вліяніе на ихъ здоровье. Вслѣдствіе этого необходимо было возвести многіе не указанныя смѣтою постройки: сторожевыя и стрѣлочныя будки, казармы для ремонтныхъ рабочихъ и т. п.

Рабочіе строившіе дорогу состояли частью изъ русскихъ, но главнымъ образомъ изъ персовъ. Русскіе землекопы, число которыхъ не превышало 3% общаго числа рабочихъ, получали въ среднемъ по 1 рублю за каждый рабочій день. Что же касается до персовъ, то они были нанимаемы въ Баку съ платою отъ 17 до 22 рублей въ мѣсяцъ. Лѣнивый по природѣ персъ оказался однако вполнѣ способнымъ для земляныхъ работъ въ Закаспійскомъ краѣ, благодаря своей выносливости, привычкѣ къ жаркому климату и крайней невзыскательности въ пищѣ.

Изъ техническаго отчета по постройкѣ этаго участка Закаспійской дороги видно, что общая стоимость 217 верстъ дороги равнялась 8.029.000 рублей; такимъ образомъ каждая верста дороги обошлась въ 37.000 рублей, со включеніемъ стоимости рельсъ, скрѣпленій и подвижнаго состава, взятыхъ изъ казенныхъ запасовъ. Такъ дешево не строилась до сего времени ни одна изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, если при этомъ принять во вниманіе быстроту сооруженія (4 сентября 1880 года приступлено къ работамъ, а уже 4 сентября 1881 года, паровозъ достигъ Кизилъ-Арвата) и многія неблагопріятныя условія для постройки, какъ напр.: дальность постройки отъ населенныхъ мѣстъ Россіи, требовавшей перевозку за много тысячъ верстъ всѣхъ предметовъ отъ костыля до паровоза включительно; лишняя перегрузка на девяти фу-

тахъ въ Астрахани и Красноводскѣ и массу другихъ непроизводительныхъ затратъ во времени и деньгахъ.

Хотя этотъ первый участокъ былъ построенъ исключительно для военныхъ цѣлей, но наступившее вскорѣ послѣ штурма Геокъ-Тепе полное умиротвореніе края указало на необходимость открыть по дорогѣ товаро-пассажирское движеніе, для чего еженедѣльно отправлялось по два товаро-пассажирскихъ поѣзда съ каждаго конца, согласованныхъ съ приходомъ и отходомъ военныхъ и почтовыхъ пароходовъ, Общества „Кавказъ и Меркурій“. Движеніе поѣздовъ происходило исключительно только въ денное время, со скоростью 25 верстъ въ часъ. Кромѣ того, чрезъ каждые четверо сутокъ, отправлялся одинъ спеціальный поѣздъ съ водою и провизіей изъ Михайловскаго залива, останавливавшійся не только по станціямъ, но и у всѣхъ казармъ и сторожевыхъ будокъ, развозя воду и провизію. Не позабыты были на новой дорогѣ также и мѣры къ развитію коммерческаго движенія, почему въ началѣ 1882 года учреждена была коммерческая агентура въ городѣ Красноводскѣ, гдѣ принимались отъ отправителей грузы до всѣхъ пунктовъ желѣзной дороги и перевозились изъ Красноводска вплоть до Михайловскаго залива и обратно на судахъ военно-морскаго вѣдомства.

Къ сожалѣнію нѣтъ данныхъ относительно количества груза перевезеннаго за это время въ оба конца отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата, но можно съ увѣренностью сказать, что движеніе это въ періодъ времени съ 1881 по 1885 годъ было крайне незначительно.

Таковы данныя о сооруженіи перваго участка среднеазіатскаго желѣзнаго пути, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, чрезъ четыре года, послужилъ первымъ звеномъ длиннѣйшей цѣпи, приковавшей сердце всей Средней Азіи—Самаркандъ къ Европейской Россіи.

ГЛАВА III.

Постройка дороги отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи.

Всѣмъ еще памятны тѣ тяжелыя дни, переиспытанные Россіей вслѣдъ за 18 Марта 1885 года, когда генералъ Комаровъ разбилъ афганцевъ подъ Кушкомъ. Неопредѣленность положенія нашихъ сношеній съ Англіей давала возможность со дня на день ожидать войны если не у врать Герата, то, по крайней мѣрѣ на границѣ Афганистана. Имѣя опытъ постройки перваго участка Закаспійской дороги—на сколько послѣдняя помогала успѣху экспедиціи 1880—1881 гг. противъ туркменъ, петербургскія высшія правительственныя сферы пришли къ единогласному заключенію, что лучшимъ противовѣсомъ угрозъ Англіи будетъ предложеніе постройки желѣзной дороги отъ Кизилъ-Арвата до береговъ Аму-Дарьи. Въ виду этихъ соображеній, 20 Апрѣля 1885 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о продолженіи постройки желѣзной дороги отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи.

Но помимо этихъ чисто военныхъ цѣлей, въ сооруженіи новаго участка Закаспійской дороги, немаловажную роль играли и наши торгово-промышленныя выгоды, безусловно требовавшія торопиться съ окончаніемъ дороги по крайней мѣрѣ до Мерва. Дѣло въ томъ, что съ закрытіемъ въ 1883 г. кавказскаго транзита быстро измѣнилось направленіе торговыхъ путей въ Персію. Пріостановленный на нѣкоторое время наплывъ европейскихъ товаровъ, началъ подъискивать себѣ однако кружный путь на Трапезонтъ чрезъ Эрзерумъ, Тавризъ, Тегеранъ, Мешхедъ и далѣе къ востоку, юго-востоку и югу. Принимая, затѣмъ, во вниманіе упорный консерватизмъ восточнаго человѣка, который могъ-бы скоро привыкнуть къ этому пути даже во вредъ себѣ, весьма своевременнымъ казалось дать русской промышленности скорый и дешевый путь для замѣны въ Персіи западно-европейскихъ товаровъ нашими издѣліями.

Завѣдывающимъ постройкой этаго новаго участка былъ на-

значенъ генералъ Анненковъ, который уже 8 мая 1885 года былъ въ Кизилъ-Арватѣ и немедленно приступилъ какъ къ земляньмъ работамъ, такъ почти одновременно и къ укладкѣ верхняго строенія пути.

Зная въ какую минуту и ради какихъ цѣлей предпринята постройки дороги, строитель напрягъ всѣ свои силы къ быстрому ея окончанію. Такъ 12 іюля 1885 года началась укладка рельсовъ и шпалъ отъ Кизилъ-Арвата, а ужъ 29 ноября того же года, подъ звуки народнаго гимна, первый поѣздъ остановился въ Асхабадѣ, отстоящемъ отъ Кизилъ-Арвата на 205 верстъ. Не смотря далѣе на массу препятствій и затрудненій о которыхъ мы скажемъ дальше, 2 іюля 1886 года, съ большимъ торжествомъ отпраздновано прибытіе перваго поѣзда въ Мервъ, который только за два года предъ тѣмъ подчинился Россіи. Пройдя, затѣмъ, 178 верстъ по закрѣпленнымъ растительностью пескамъ, паровозъ врѣзался въ зыбучіе пески большой Кара-Кумской пустыни, но уже 30 ноября того-же 1886 г. остановился на бухарской территоріи, на правомъ берегу древняго Оксуса — Аму-Дарьи близъ города Чарджуя! Въ общей сложности, со 2 іюля 1885 года и по 30 ноября 1886 года было построено и открыто для движенія 781 верста желѣзнаго пути, при чемъ только на участкѣ Мервъ—Аму-Дарья не было построено станціонныхъ зданій, которыя окончены лишь въ 1890 году.

Наконецъ въ этотъ, сравнительно не большой, промежутокъ времени, сооруженій втораго, Кизилъ-Арватъ — Аму-Дарья, участка, былъ изысканъ и устроенъ новый удобный портъ Узунъ-Ада, куда перенесена изъ Михайловскаго залива начальная станція дороги и построена вѣтка по зыбучимъ пескамъ на разстояніи 26 верстъ.

ГЛАВА IV.

Участокъ отъ Аму-Дарьи до Самарканда—Исторія его постройки.

Одновременно съ сооруженіемъ 2-го участка дороги отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи, завѣдывающій постройкой совмѣстно съ генералъ-губернаторомъ Туркестанскаго края, генераломъ Розенбаховъ разрабатовали вопрссъ о продолженіи постройки до береговъ Аму-Дарьи, чрезъ всю Бухару до Самарканда. Помимо важнаго политико-стратегическаго значенія, линія эта имѣла еще огромное торгово-промышленное: страна Эмира Бухарскаго издавна славится, какъ самая плодородная и самая промышленная изъ всѣхъ государствъ Средней Азіи; городъ Самаркандъ всегда былъ извѣстенъ, какъ центръ средне-азіатской торговли. Связавши эти пункты съ существующей линіей до Аму-Дарьи получался новый сильный рычагъ къ поднятію нашей торгово-промышленной дѣятельности на дальнѣйшемъ востокѣ Азіи. На основаніи всѣхъ этихъ соображеній, 10 Іюня 1887 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе продолжить постройку отъ бухарскаго города Чарджуя (на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи) до Самарканда.

Въ іюлѣ того-же года начались земляныя работы, но укладка верхняго строенія началась лишь 15 Января 1888 г. Такой сравнительно большой промежутокъ времени между устройствомъ землянаго полотна и укладкою объясняется задержкой въ устройствѣ переправы чрезъ Аму-Дарью въ Чарджуѣ.

Этотъ послѣдній вопросъ былъ разрѣшенъ строителемъ слѣдующимъ образомъ. Дѣло въ томъ, что въ виду значительнаго капитала (до 10 милліоновъ рублей), который-бы потребовался на сооруженіе постояннаго желѣзнаго моста чрезъ Аму-Дарью, было рѣшено устроить американскій паромъ, на которомъ могли быть перевозимы съ одного берега на другой по два вагона, а для подхода паромовъ къ берегу имѣлось въ виду устроить деревянныя эстакады. Съ другой стороны, для перевозки всего строительнаго матеріала, потребнаго для

Самаркандскаго участка, какъ-то: рельсъ, шпалъ и скрѣпленій, всего въ количествѣ 6.000000 пудовъ, было ассигновано 300000 рублей, считая по 5 копѣекъ съ пуда, за перевозку ихъ съ одного берега на другой.

Между тѣмъ, въ это время, завѣдывающій постройкою измѣнятъ планъ перевозки строительнаго матеріала на хивинскихъ лодкахъ—каюкахъ, а также и устройства американскихъ паромовъ, взамѣнъ чего рѣшается за тѣ-же 300000 р. построить деревянный мостъ чрезъ капризнѣйшую на свѣтѣ рѣку Аму-Дарью.

Подрядчикомъ-строителемъ моста явился инженеръ архитекторъ Балинскій. 124 дня потребовалось денной и ночной работы—тысячи русскихъ плотниковъ и уже 6 Января 1888 г. первый паровозъ прошелъ по новому мосту. Мостъ деревянный, подкосной системы, длина котораго отъ берега Чарджуя до правой стороны Аму-Дарьи двѣ версты и 241 саженей (1241 саж.). Такова длина моста въ настоящее время. Первоначально длина моста была 1 верста 307 саженей, затѣмъ, въ виду лѣтняго розлива рѣки, была устроена цѣлая система мостовъ и охранительныхъ дамбъ: такъ вслѣдъ за длиннымъ мостомъ шла земляная дамба въ 347 саженей длины, далѣе новый деревянный мостъ длиною въ 81 саж.; снова дамба въ 250 саж.; опять мостъ въ 56 саж. длины, опять дамба въ 361 саж. и наконецъ, послѣдній мостъ въ 28 саж.; такимъ образомъ, отъ лѣваго берега Аму-Дарьи тянулся рядъ исскуственныхъ сооруженій въ общей сложности 1929 саженей, или почти четыре версты. Но измѣнчивой, какъ нравъ женщины, красавицѣ Аму-Дарьѣ не понравилось ея прежнее ложе, и вотъ, въ іюлѣ 1889 года, масса воды направляется къ мосту № 2-й, т. е. къ восьмидесяти саженному, сноситъ часть онаго, а также часть первой дамбы и, избравъ своимъ главнымъ теченіемъ это мѣсто, разлилась здѣсь въ ширину болѣе 200 саженей. Пришлось уступить капризницѣ и соорудить новый мостъ въ 223 сажени, вмѣсто прежнихъ восьмидесяти. Между тѣмъ, въ февралѣ 1890 года технический надзоръ Закаспійской дороги замѣтилъ, что Аму-Дарья имѣетъ серьезныя намѣренія размыть лѣвый берегъ дамбы и грозитъ опасностью для вновь сооруженнаго моста, въ виду чего для большаго простора теченія рѣки, рѣшено было снести дамбу, взамѣнъ которой соорудить мостъ, связавъ его съ двумя прежними (807 и 223 саж.) постами.

Сооруженіе моста принесло значительную помощь скорѣйшему окончанію постройки дороги. Нужно знать трудность

переправы чрезъ Аму-Дарью, скорость теченія, которой достигаетъ 12 футъ въ секунду, постоянную измѣнчивость двухъ рѣчныхъ фарватеровъ, чтобы оцѣнить всю важность сооруженія моста для замѣны паромовъ, даже и американскихъ. Несомнѣнно, что при небольшомъ ежегодномъ ремонтѣ, мостъ этотъ простоитъ десятокъ—другой лѣтъ, а къ тому времени движеніе по дорогѣ можетъ развиваться на столько, что затрата нѣсколькихъ милліоновъ рублей на постоянный желѣзный мостъ съ избыткомъ окупитъ его.

Въ техническомъ отношеніи послѣдній участокъ былъ для постройки нѣсколько болѣе труденъ, чѣмъ предшествовавшіе. Тутъ уже потребовалось дѣлать и весьма значительныя выемки и насыпи и массу желѣзныхъ мостовъ, но въ общемъ, благодаря примѣненнаго къ укладкѣ пути американскаго способа, о чемъ будетъ сказано ниже, удалось съ небывалой быстротой окончить постройку желѣзной дороги. Такъ 15 января 1888 года началась укладка пути отъ лѣваго берега Аму-Дарьи, а уже 26 февраля бухарскій Эмиръ, съ необычайнымъ восточнымъ блескомъ и торжественностью, встрѣчалъ въ своей столицѣ городѣ Бухарѣ первый русскій паровозъ, привезшій цивилизацію и прогрессъ его богатой, но еще полудикой странѣ.

Затѣмъ 17 апрѣля желѣзная дорога достигла перваго русскаго города Туркестанскаго края Катты—Кургана, а 15 мая того-же 1888 года, въ годовщину Священнаго Ихъ Величествъ Коронованія, паровозные свистки оглушили дремавшій мирно сотни лѣтъ прахъ великаго завоевателя Средней Азіи Хромого Тимура—городъ Самаркандъ.

ГЛАВА V.

Особенности при сооруженіи Закаспійской дороги, непрактиковавшіяся доселѣ на другихъ дорогахъ въ Россіи.—Затрудненія, встрѣчавшіяся при ея сооруженіи.

Закаспійская военная желѣзная дорога, какъ и само названіе показываетъ, есть дѣло отчасти военныхъ рукъ. Не говоря о томъ, что во главѣ сооруженія стоялъ военный человѣкъ (генеральнаго штаба, генералъ-лейтенантъ Михаилъ Николаевичъ Анненковъ), но и укладка верхняго строенія, а равно и послѣдующая эксплоатація вручена такъ называемымъ желѣзно-дорожнымъ баталіонамъ, хотя, конечно, устройство земляного полотна, сооруженіе мостовъ и гражданскихъ сооруженій—все это произведено инженерами путей сообщенія, которымъ въ настоящее время поручены также и ремонтъ пути и зданій.

Когда въ 1880 году былъ сформированъ отрядъ подъ начальствомъ генерала Скобелева, то въ составъ его вошелъ учрежденный по иниціативѣ генерала Анненкова въ 1876 г., во время нашей войны съ Турціей, первый резервный желѣзнодорожный баталіонъ, прибывшій 14 мая 1880 года въ Михайловскій заливъ. Въ составъ баталіона вошли преимущественно спеціалисты по разнымъ отраслямъ желѣзно-дорожнаго дѣла, взятые въ солдаты по общей воинской повинности. Послѣ окончанія полотна отъ Михайловскаго залива до Балла-Ишема, на долю баталіона выпала работа укладки верхняго строенія пути, т. е. рельсъ и шпалъ. Кромѣ того, по мѣрѣ постройки дороги и открытія станцій, всѣ должности по службѣ движенія, тяги и ремонта пути, замѣщались служащими желѣзно-дорожнаго баталіона. Такъ офицеры и унтеръ-офицеры занимали преимущественно должности начальниковъ станцій и помощниковъ; далѣе, бывшіе машинисты и ихъ помощники, занимавшіе эти мѣста до воинской повинности, заняли въ мундирахъ солдатъ соотвѣтственныя должности по службѣ подвижнаго состава и тяги. Наконецъ, стрѣлочники,

смазчики, дорожные мастера и ремонтные рабочіе всѣ были солдаты желѣзно-дорожнаго баталіона. Этимъ первымъ резервнымъ, въ 1884 году переименованнымъ въ „Первый Закаспійскій желѣзно-дорожный баталіонъ“ былъ уложенъ путь отъ Михайловскаго залива до Кизиль-Арвата и кромѣ того, въ 1886 году—вѣтка отъ Михайловскаго залива до Узунъ-Ада, а затѣмъ онъ перешелъ на эксплоатацію дороги и нынѣ растянутъ по линіи отъ Узунъ-Ада до Асхабада, на разстояніи 448 верстъ. Въ періодъ времени съ 1885 по 1888 годъ, этому-же баталіону пришлось не мало поработать, такъ какъ въ это время шла постройка отъ Кизиль-Арвата до Аму-Дарьи: ускоренная передача построечнаго матеріала, при непрерывномъ товаро-пассажирскомъ движеніи, требовала особенной энергіи служащихъ и отличной распорядительности командира.

Хотя Закаспійскіе желѣзно-дорожные баталіоны несутъ чисто-спеціальную службу, тѣмъ не менѣе, не забываютъ своего священнаго долга предъ Престоломъ и Отечествомъ какъ военно-боевая единица и вотъ мы видимъ при штурмѣ Геокъ-Тепе, 12 января 1881 года цѣлую роту охотниковъ перваго желѣзно-дорожнаго баталіона, люди которой промѣняли кирку, заступъ и гаечный ключъ на лихую винтовку...

Весьма удачный первый опытъ примѣненія желѣзно-дорожнаго баталіона къ спѣшной постройкѣ дороги побудилъ ея строителя исходатайствовать при началѣ дальнѣйшей, въ 1885 году, постройки сформированіе новаго желѣзно-дорожнаго баталіона, почему 26 апрѣля 1885 года, состоялось Высочайшее повелѣніе о сформированіи втораго Закаспійскаго желѣзно-дорожнаго баталіона, который 1 іюля того-же года уже сталъ на работы отъ Кизиль-Арвата, причемъ три роты были поставлены на земляные работы, а одна на укладку верхняго строенія. Для квартированія баталіона былъ сформированъ, такъ называемый, укладочный поѣздъ, составленный изъ 27 двухъ-этажныхъ вагоновъ, спеціально для жительства приспособленныхъ, обитыхъ внутри войлокомъ, для зимняго времени и съ печами, окнами, лѣстницами для входа и нарами для спанья. Тутъ-же въ поѣздѣ находились кухни ротъ, цейхгаузы, кладовыя, слесарныя и столярныя мастерскія, пріемный медицинскій покой, канцелярія, контора начальника укладочной станціи и телеграфъ. Для офицеровъ также имѣлись вагоны, отдѣльная офицерская столовая и кухня. Въ томъ же поѣздѣ находилось до двухъ сотъ постоянныхъ рабочихъ персовъ, отлично свыкшихся съ совмѣстной работой и съ солдатами. Къ этому „укладочному“ поѣзду безпрерывно

примыкалъ отдѣльный поѣздъ, въ которомъ безотлучно находился самъ завѣдывающій постройкой. Поѣздъ этотъ состоялъ изъ двухъ этажнаго паровозо-вагона, завода Струве, гдѣ проживалъ завѣдывающій постройкой, далѣе вагонъ для походной канцеляріи, вагонъ-столовая, гдѣ ежедневно собирались въ одиннадцать часовъ утра на завтракъ и въ 7 часовъ вечера всѣ офицеры и лица, находившіяся постоянно при генералѣ Анненковѣ. Въ общемъ весь укладочный поѣздъ представлялъ изъ себя военный поселокъ, поставленный на колеса, но гдѣ образцовый порядокъ и военная дисциплина поддерживались такъ-же строго, какъ и въ любой изъ русскихъ городскихъ казармъ.

Рабочій день на укладкѣ начинался очень рано. Едва солнце показывалось на горизонтѣ, какъ барабанъ пробуждалъ солдатиковъ-богатырей. Въ то-же время и офицеры баталіона съ главнымъ строителемъ желѣзной дороги были уже на ногахъ. Часовъ около пяти утра вездѣ закипала спѣшная работа, такъ что къ одиннадцати часамъ утра двѣ, три версты желѣзнаго пути уже уложены. Въ часъ дня, не смотря на страшную полутропическую жару, новыя двѣ роты смѣняютъ утреннихъ рабочихъ и снова къ окончанію дневныхъ работъ уложены новыя двѣ-три версты. Въ общемъ съ 2 іюля 1885 года по 15 мая 1888 вторымъ Закаспійскимъ желѣзнодорожнымъ баталіономъ уложено 1101 верста, не считая станціонныхъ и запасныхъ путей. Кромѣ того, изъ этихъ 33½ мѣсяцевъ слѣдуетъ исключить время со 2 іюля 1885 года по 15 августа того-же года и затѣмъ съ 3 декабря 1886 года по 15 января 1888, когда баталіонъ, по тѣмъ или другимъ, независящимъ отъ него причинамъ, не работалъ на укладкѣ пути, такъ что въ общей сложности рабочихъ дней для баталіона было не болѣе 500, что составитъ въ среднемъ до 3-хъ верстъ укладки пути въ день.

Въ настоящее время, послѣ окончанія столь серьезной работы, какъ укладка пути, второй Закаспійскій желѣзно-дорожный баталіонъ несетъ службу по эксплоатаціи дороги т. е. такую же какъ и первый баталіонъ, но только на участкѣ отъ Асхабада до Самарканда.

Конно-верблюжій транспортъ.

При началѣ постройки желѣзной дороги, большею помѣхою служило полное отсутствіе перевозочныхъ средствъ. Въ только что умиротворенномъ краѣ, количество верблюдовъ

было крайне ограничено, что же касается до знаменитой текинской лошади, то для перевозки тяжестей, въ особенности въ упряжи, лошадь эта совершенно не годилась. Наконецъ и самый способъ веденія укладки пути требовалъ значительнаго количества лошадей; какъ извѣстно способъ укладки до Аму-Дарьи состоялъ въ слѣдующемъ: когда прибывалъ къ концу уложеннаго пути матеріальный поѣздъ, то тутъ же параллельно земляного полотна раскладывались дековильскіе рельсы, по которымъ на тролликахъ (маленькихъ вагончикахъ) завозились впередъ рельсы; скрѣпленія же и шпалы на подводахъ развозились за двѣ-три версты впередъ. Необходимо было поэтому имѣть постоянное значительное количество лошадей; для развозки же громоздкихъ предметовъ, какъ напр., мостовыхъ частей, цемента и т. п. строительнаго матеріала, по песчанымъ степямъ, необходимы были верблюды.

Въ силу этихъ обстоятельствъ былъ сформированъ, такъ называемый, конно-верблюжій транспортъ, который развивался постепенно, по мѣрѣ развитія построечныхъ работъ. Но вообще за все время постройки, для этого транспорта было пріобрѣтено 1121 лошадь и 767 верблюдовъ.

Конно-верблюжій транспортъ оказалъ значительныя услуги дѣлу постройки. Въ общихъ чертахъ дѣятельность его была въ слѣдующемъ: имъ подвозились для укладки пути до Аму-Дарьи шпалы, рельсы и скрѣпленія; транспортъ былъ необходимъ для учрежденія почтоваго сообщенія отъ Кизиль-Арвата до Мерва и впослѣдствіе отъ Мерва до Серахса; далѣе онъ развезъ своевременно желѣзныя и деревянныя части для всѣхъ мостовъ. Силы транспорта участвовали въ работахъ при буреніи нефтяныхъ скважинъ возлѣ станціи Балла-Ишемъ, далѣе производилъ земляныя работы грабарками и скреперомъ, т. е. землечерпальной машиной работающей въ Америкѣ на сушѣ. При размѣщеніи рабочихъ партій и частей желѣзно-дорожныхъ баталіоновъ, также необходимъ былъ конно-верблюжій транспортъ, наконецъ для развозки по линіи столбовъ и матеріаловъ для телеграфа, снабженія подъемными и ротными лошадьми 2-й желѣзно-дорожный баталіонъ, а также баталіонныхъ офицеровъ, инженеровъ и прочихъ лицъ, служившихъ при постройкѣ—все тотъ же конный транспортъ оказывалъ услуги.

При дальнѣйшихъ работахъ отъ Аму-Дарьи до Самарканда транспортъ былъ постепенно расформированъ, такъ какъ, во первыхъ, постройка линіи шла чрезъ богатѣйшую и культурнѣйшую страну Бухару и далѣе прошла по территоріи Тур-

кестана, гдѣ на мѣстѣ имѣлись въ достаточномъ количествѣ перевозочныя средства, съ другой стороны, на этомъ участкѣ былъ примѣненъ новый способъ укладки пути, составляющій тоже особенность при сооруженіи Закаспійской желѣзной дороги.

Американскій способъ укладки.

Мудрое изреченіе, что человѣческій умъ не имѣетъ границъ вполнѣ оправдалось при сооруженіи послѣдняго участка Закаспійской желѣзной дороги. Какъ ни удовлетворительны были результаты скорой укладки верхняго пути прежнихъ участковъ, но для болѣе быстраго способа укладки все это казалось малымъ: И вотъ, по иниціативѣ строителя дороги, при содѣйствіи его энергичныхъ сотрудниковъ, былъ примѣненъ способъ укладки, практикующійся въ Америкѣ, но никогда не виданный въ Россіи; способъ этотъ далъ возможность вести укладку при небольшемъ количествѣ рабочихъ, не свыше 500 человѣкъ, до 6 верстъ въ день.

Въ техническомъ отношеніи американскій способъ состоитъ въ слѣдующемъ: укладочный поѣздъ, на которомъ находится строительнаго матеріала на двѣ версты, какъ-то: шпалъ, рельсъ и скрѣпленій, состоитъ изъ ряда платформъ, составленныхъ такимъ образомъ, что спереди находятся 4 платформы нагруженныхъ шпалами, за ними слѣдуютъ платформы нагруженныя рельсами, въ концѣ поѣзда еще нѣсколько платформъ со шпалами и, наконецъ, паровозъ въ тылу поѣзда. Какъ только поѣздъ прибылъ на мѣсто укладки пути, гдѣ кончаются рельсы, немедленно съ платформъ сбрасываются шпалы на лѣвую сторону поѣзда, сначала съ первыхъ четырехъ платформъ, а впослѣдствіи, по мѣрѣ надобности съ остальныхъ. Рабочіе подхватываютъ шпалы и на рукахъ, ближе при помощи развозки на телѣгѣ, доставляютъ ихъ на полотно дороги, гдѣ укладываютъ по указаннымъ имъ мѣстамъ; здѣсь рабочіе ровняютъ шпалы по лекалу и дѣлаютъ зарубки для рельсовъ. Въ тоже время, вдоль правой стороны всѣхъ платформъ прикрѣпляется съемное приспособленіе для перекатки рельсовъ до головы поѣзда. Прпспособленіе это состоитъ изъ нѣсколькихъ роликовъ, укрѣпленныхъ на кронштейнахъ къ каждой платформѣ, на одномъ уровнѣ съ ней образующихъ непрерывный рядъ катковъ, по которымъ рельсъ сброшенный съ любой платформы, можетъ быть свободно перекатанъ до перваго вагона, для этого рабочій захватываетъ

крючкомъ сброшенный на катки рельсъ и, идя по платформамъ, легко влечетъ его за собою до носовой платформы. Передъ этой послѣдней на уровнѣ катковъ установлены козлы, снабженныя такимъ-же точно катками, такъ что рельсъ безъ остановки переходитъ впередъ поѣзда по этимъ козламъ. Рядомъ съ козлами, передъ поѣздомъ стоитъ на рельсахъ троликъ, (вагонетка) на который съ козелъ сбрасываются рельсы; чтобы предохранить троликъ отъ слишкомъ сильныхъ ударовъ, происходящихъ отъ паденія рельсовъ съ высоты козелъ, эти послѣднія снабжены направляющими наклонами изъ полосоваго желѣза, имѣющими три уступка, въ видѣ ступенекъ, на которыхъ падающій, по наклонной плоскости, рельсъ останавливается три раза и теряетъ пріобрѣтенную паденіемъ живую силу. Нагруженный рельсами троликъ подается впередъ рабочими до того мѣста, гдѣ окончена укладка; тогда съ передней части тролика стаскиваются два рельса, укладываются на только что положенныя шпалы и скрѣпляются на скорую руку лишь двумя болтами, послѣ чего по нимъ проходитъ дальше троликъ и за нимъ слѣдуютъ отдѣльныя группы рабочихъ: костыльщики, прикрѣпляющіе рельсы къ шпаламъ, болтовщики—которые скрѣпляютъ рельсы болтами и накладками, далѣе выравнивающіе путь—рехтовщики и, наконецъ, подсыпщики, подсыпающіе и подбивающіе землю подъ шпалы. Когда такимъ образомъ проложено 100 сажень пути, то матеріальный поѣздъ весь подается впередъ и тамъ опять повторяютъ тѣ-же пріемы. Подобный поѣздъ вмѣщаетъ въ себѣ матеріала на двѣ версты пути, послѣ укладки котораго поѣздъ отходитъ назадъ и становится въ тупикъ т. е. ординарный, вилообразный разъѣздный путь, устроенный временно на разстояніи 7—10 верстъ, для пропуска новаго матеріальнаго поѣзда.

Подробный способъ укладки весьма важенъ въ томъ отношеніи, что даетъ возможность въ случаѣ крайнихъ военныхъ событій строить дорогу съ быстротой отъ 6 до 10 вер. въ день.

Затрудненія.

Но не всегда сооруженіе дороги шло такъ гладко, какъ это предполагалъ ея строитель. Стихійныя причины, жара, наконецъ, борьба съ зыбучими песками иногда на долго задерживали укладку пути, заведенную почти съ часовой точностью. Вспомнимъ эти препятствія.

Первыъ серьезныъ, встрѣченнымъ постройкой дороги препятствіемъ — были зыбучіе пески, побѣдить которые стоило

очень много упорнаго труда: откосы песчаныхъ насыпей приходилось укрѣплять саксауломъ*), обсыпать глиной, ставить по вершинамъ песчаныхъ выемокъ деревянные щиты, на подобіе тѣхъ, какіе употребляются въ Россіи для защиты, полотна отъ снѣжныхъ заносовъ. Болѣе существенной мѣрой оказалась обсыпка откосовъ, выемокъ и насыпей глиной, причемъ полученная такимъ образомъ твердая кора, служитъ отличнымъ щитомъ отъ выдуванія изъ подъ шпалъ вѣтромъ песка.

Не предвидѣнное стихійное событіе произошло при сооруженіи дороги отъ Асхабада до Мерва. Такъ по прибытіи укладки на станцію Тедженъ, расположенной на берегу рѣки Тедженъ-Герирудъ, въ апрѣлѣ 1886 года, случился необычайный весенній разливъ рѣки, какого не запомнятъ старожилы текинцы; въ особенности много труда стоило выстроить черезъ Тедженъ мостъ, когда разбушевавшаяся рѣка вырывала забиваемыя мостовыя, не только деревянныя, но даже спеціально изготовленныя въ Петербургѣ, желѣзныя сваи.

Преодолѣвъ препятствія, причиненныя необычайнымъ разливомъ рѣки Тедженъ-Геріруда, строители Закаспійской дороги, уже черезъ мѣсяцъ послѣ того, встрѣтили еще большее препятствіе со стороны разлива второй, изъ двухъ единственныхъ рѣкъ Закаспійскаго края, — рѣки Мургаба, когда послѣдняя эта затопила городъ Мервъ и размыла нѣсколько тысячъ кубическихъ саженей землянаго полотна дороги, на участкѣ отъ станціи Джунджукли до Мерва, т. е. на разстояніи 53 верстъ. Наводненіе это было настолько необычайно по своимъ размѣрамъ, въ безводной и жаркой Закаспійской странѣ, что даже обратило на себя вниманіе Его Императорскаго Величества, Которому благоугодно было назначить особую Коммиссію для изслѣдованія причинъ онаго. Линія Закаспійской желѣзной дороги, въ той мѣстности гдѣ произошелъ размывъ полотна, проходитъ такъ, что рѣка Мургабъ въ Мервѣ составляетъ самую высшую точку; при такихъ общихъ условіяхъ вода Мургаба подходитъ къ желѣзной дорогѣ по двумъ проложеннымъ въ 1885 году каналамъ: съ юга отъ Каушутъ-Ханъ-Бентской плотины, по Отамышской и ея продолженіи Алихановской канавѣ и съ сѣвера—по Майлихановской. Указанныя канавы, несомнѣнно имѣющіе тѣсную связь съ полотномъ желѣзной дороги, въ то время, когда горизонтъ рѣки Мургаба, отъ прорыва въ ночь съ 1-го на 2-е мая 1886 года главнаго Тохтомышскаго канала, былъ выше обыкновеннаго

*) Среднеазіатская степная древесина о которой говориться подробно на стр. 31.

желѣзной дороги, какъ-то: Курбань-Кала, Кельчи, Равнина, Учь-Аджи и Пески, расположены въ Кара-Кумскихъ пескахъ второго рода, т. е. закрѣпленныхъ растительностью, среди которой первое мѣсто конечно занимаетъ „саксаульный лѣсъ“, деревья котораго ростутъ въ 2—5 саженяхъ другъ отъ друга Саксаулъ является столь могучимъ рычагомъ въ повседневной жизни туркмена и бухарца, а съ другой стороны растеніе это играетъ такую выдающуюся роль, какъ сдерживающее начало при движеніи сыпучаго песка, что объ немъ слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ. Саксаулъ (Holoxylon ammodendron) въ ботаникѣ извѣстенъ какъ смолистая древесина отъ 1—3 аршинъ вышиною; стволъ и сучья саксаула единственное въ Закаспійской окраинѣ топливо, тѣмъ болѣе, что чрезвычайная плотность древесины сохраняетъ жаръ весьма долго; какъ строительный матеріалъ саксаулъ совершенно негоденъ, подъ топоромъ даетъ искры и скорѣе можетъ быть изломанъ, нежели перерубленъ топоромъ. Второе кустарниковое, послѣ саксаула растеніе, закрѣпляющее пески, есть гребенщикъ (Tamarix gallica); кустъ его до двухъ аршинъ вышиною съ небольшими вѣтвями. Кромѣ того насчитывается еще до восемнадцати видовъ травъ, покрывающихъ собою пески, между которыми верблюжья трава или колючка (alhagi camelorum) занимаетъ первое мѣсто, какъ любимый кормъ верблюдовъ.

Граничной чертой начала зыбучихъ песковъ слѣдуетъ считать станцію Кельчи, въ четырехъ верстахъ отъ которой начинаются небольшіе бугры песка, заросшіе еще саксауломъ; чѣмъ дальше, тѣмъ бугры болѣе увеличиваются, начинаются гряды въ 2 сажени высоты, наконецъ близъ станціи Равнина, песчаныя груды достигаютъ 4—5 саженей высоты. Подобная песчаная холмистая мѣстность тянется до станціи Учь-Аджи, за двѣ версты до которой начинается широкая котловина, почти сплошь представляющая сыпучій песокъ и окруженная оголенными песчанными грядами.

Приближаясь къ станціи Репетекъ, издали виднѣется возвышенность, представляющая цѣпь зыбучихъ обнаженныхъ бархановъ, а пройдя десять верстъ отъ Репетека, начиная съ 939 версты желѣзной дороги, начинается буквальное море голаго сыпучаго песка, простирающееся на 50 верстъ къ сѣверо-востоку до Чарджуя и представляющее самый опасный и трудный для эксплоатированія участокъ дороги. Чтобы имѣть хотя скудное понятіе объ этой голой песчанной пустынѣ, я позволю себѣ привести нѣсколько строкъ изъ „путешествія по Средней Азіи“ А. Вамбери, совершившаго, частію пѣш-

комъ, частію на ослѣ, путешествіе чрезъ Каракумскую пустыню: „пусть читатель вообразитъ себѣ—говоритъ знаменитый изслѣдователь Средней Азіи—необозримое море песку, съ одной стороны высокіе холмы, какъ волны взбитые на эту высоту страшными бурями, съ другой—тѣже волны разбѣгавшіяся мелкой зыбью, точное тихое озеро рябитъ западный вѣтеръ. Въ воздухѣ—ни птицы, на землѣ—ни растеній, ни насѣкомаго, только мѣстами слѣды разрушенной, уничтоженной жизни, въ видѣ бѣлѣющихъ костей людей или животныхъ собранныхъ прохожими въ груду, чтобы служить указаніемъ будущимъ путешественникамъ“...

Какъ-бы по мановенію волшебнаго жезла, удручающіе взглядъ и душу пески, не доѣзжая 12 верстъ до станціи Аму-Дарья, обрываются сразу и паровозъ вступаетъ на зеленую культурную полосу Чарджуйскаго оазиса. Затѣмъ, пройдя четырехъ-верстнымъ мостомъ величественный Оксусъ (Аму-Дарью) и разстилающуюся за станціей Фарабъ небольшую песчаную пустыню Сундукли (линія желѣзной дороги здѣсь проложена по сыпучимъ пескамъ отъ 1005 до 1034 версты)—дорога идетъ сплошь, за самыми ничтожными исключеніями, до Самарканда по богатѣйшей, культурной полосѣ долины рѣки Зеравшана черезъ который на 1047 верстѣ проложенъ желѣзный, пятнадцати-саженный мостъ, а за мостомъ верстъ на восемь тянется мѣстность холмистая, далѣе пять верстъ идетъ культурная полоса и затѣмъ опять степь вплоть до станціи Якатутъ. Отъ этой станціи желѣзная дорога вплоть до русской границы идетъ исключительно по культурнѣйшей лёссовой полосѣ Зеравшанской долины, среди разбросанныхъ фруктовыхъ садовъ. Только отъ станціи Кермине къ югу начинаются сѣверныя предгорія Тюря-Таускихъ высотъ, идущихъ параллельно Зеравшану на протяженіи 70 верстъ. Выйдя изъ предѣловъ Бухарскаго ханства (граница съ Туркестаномъ на 1252 верстѣ отъ Узунъ-Ада) желѣзная дорога снова вступаетъ въ предѣлы русскаго государства — въ Туркестанскій край. Мѣстность отъ станціи Тугай-Рабатъ (послѣдней въ бухарскомъ ханствѣ) до Катты-Кургана (перваго уѣзднаго города въ Самаркандской области) необыкновенна живописна: линія желѣзной дороги, обходя Нура-Таускія высоты извилистой лентой (радіусы кривизны доходятъ 300 саженей) проходитъ по очень заселенной мѣстности, прорѣзавъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ средину бухарскихъ кишлаковъ. Подходя къ Катты-Кургану, желѣзная дорога дважды проходитъ черезъ быстрѣйшую рѣку Нарынай (притокъ Зеравшана). Дойдя такимъ

образомъ до станціи Нагорной, слѣдующей за Катты-Курганомъ, линія желѣзной дороги идетъ по долинѣ, куда во время весеннихъ ливней собирается масса влаги, что подало весьма удачную мысль устроить въ верхней части долины резервуары, куда могла-бы собираться вода и затѣмъ распредѣляться на орошеніе полей, окружающей пустыни. Непосредственно за станціей начинается значительный сплошной подъемъ (0,006 сажени) на протяженіи восьми верстъ, такъ что въ концѣ большой выемки, на 1302 верстѣ, полотно дороги находится выше станціи Нагорной на 25 саженей. Чтобы подняться на такую высоту нужно было развить линію по косогору, удлиняя ее, чѣмъ и объясняется на этомъ пространствѣ большое количество поворотовъ и крутыхъ закругленій.

Нагорная станція лежитъ на большомъ караванномъ пути изъ долины Зеравшана (отъ Кара-су и Чимбая) въ Карши чрезъ Джамское ущелье. На самой вершинѣ большой (5,62 сажени высоты) выемки на 1302 верстѣ весьма замѣтны слѣды древнихъ оросительныхъ канавъ и прослойки песку, ясно указывающихъ, что здѣсь, когда-то, протекала вода. Начиная отъ 1311 версты, гдѣ проходитъ послѣднее развѣтвленіе арыка Даргомъ, мѣстность орошенной этимъ арыкомъ полосы значительно оживляется: опять попадаются воздѣлываемыя и орошаемыя поля, кой-гдѣ виднѣются небольшія группы деревьевъ; черезъ рѣку Кара-су на 1316 верстѣ построенная каменная двухъ саженная труба.

По дорогѣ изъ Джумы въ Самаркандъ построенъ чрезъ оврагъ Кумсай большой десяти-саженный мостъ на каменныхъ четырехъ-саженной высоты устояхъ, основанныхъ на опускныхъ колодцахъ; поэтому оврагу вся лишняя вода изъ большаго арыка Даргомъ стекаетъ обратно въ Зеравшанъ. Вся мѣстность отъ станціи Джумы на столько хорошо орошена, что на протяженіи 22 верстъ по полотну пути устроено 62 искусственныхъ сооруженій для пропуска водъ, изъ коихъ самымъ интереснымъ является саженная труба, на 1324 верстѣ, которая подпирая воду въ боковой арыкъ, все лишнее количество воды пропускаетъ внизъ по ступенчатымъ водосливамъ. Наконецъ, отъ границъ Бухары до Самарканда можно наблюдать нѣсколько сифоновъ, т. е. сооруженій для пропуска водъ, въ случаяхъ, когда полотно дороги пересѣкаетъ арыкъ въ выемкѣ. Сифоны на нашихъ отечественныхъ дорогахъ и даже заграницей представляютъ весьма рѣдкое сооруженіе, почему мы и обращаемъ на нихъ вниманіе всѣхъ интересующихся постройкой Закаспійской желѣзной дороги.

Вотъ въ общихъ чертахъ топографія мѣстности, пересѣкаемой на протяженіи 1344 верстъ желѣзной дорогой отъ береговъ Каспія до Тамерлановой гробницы.

Въ чисто техническомъ отношеніи верхнее строеніе пути представляетъ изъ себя слѣдующее:

Ширина колеи на всемъ пути нормальная, т. е. 5 футъ, лишь нѣсколько увеличивающаяся въ закругленіяхъ. Положеніе укладки рельсъ въ прямыхъ частяхъ совершенно горизонтально, а въ кривыхъ—наружный рельсъ смотря по радіусу закругленія, положенъ нѣсколько выше.

Земляное полотно на всемъ своемъ протяженіи дороги, устроено для одного пути, причемъ ширина его вездѣ имѣетъ 2,20 сажени, за исключеніемъ станцій, гдѣ ширина полотна опредѣлена сообразно расположенію станціонной площадки. Горизонтальныхъ частей полотно дороги имѣетъ 561,556 версты. Протяженія подъемовъ:

отъ	0	до	0,002	— 116,93	версты.
„	0,002	„	0,004	— 105,515	„
„	0,004	„	0,006	— 243,574	„
„	0,006	„	0,008	— 2,37	„
„	0,008	„	0,01	— 6,70	„
„	0,01	„	0,015	— 2,90	„
„	0,015	„	0,018	— 1,30	„

Протяженіе скатовъ:

отъ	0	до	0,002	— 82,79	„
„	0,002	„	0,004	— 71,373	„
„	0,004	„	0,006	— 128,15	„
„	0,006	„	0,008	— 8,20	„
„	0,008	„	0,01	— 10,515	„
„	0,010	„	0,015	— 1,40	„
„	0,015	„	0,020	— 0,30	„

Насыпей высотою до 1 сажени 987,740 версты, свыше 1 сажени 76,64 версты.

Выемокъ глубиною до 1 сажени 124,631 версты, свыше 1 сажени 20,389 версты.

Откосы выемокъ и насыпей вездѣ полуторные, только въ песчаныхъ участкахъ, въ особенности между Репетекомъ и Чарджуемъ, пологости откосовъ значительно увеличены. Въ лёссовомъ грунтѣ, обладающемъ большою силою сцѣпленія частицъ, откосы уменьшены до половинныхъ. Не смотря на значительную глубину выемокъ (до 6 саж.), откосы эти держатся превосходно, какъ это можно видѣть на большихъ выем-

кахъ между Катта-Курганомъ и Самаркандомъ. Откосы насыпей и выемокъ въ песчаныхъ участкахъ закрѣплены глиной; для защиты-же ихъ отъ движенія песковъ, обложены саксауломъ и дикимъ овсомъ, причемъ послѣдній приростаетъ къ почвѣ на столько хорошо, что служитъ отличнымъ закрѣпляющимъ средствомъ, какъ отъ выдуванія вѣтрами песка изъ подъ шпалъ, такъ равно и отъ песчаныхъ заносовъ. Кромѣ того, на всѣхъ песчаныхъ участкахъ имѣется достаточное количество переносныхъ щитовъ, подобныхъ тѣмъ, которые употребляются въ европейской Россіи, для защиты отъ снѣжныхъ заносовъ.

Рельсы и скрѣпленія уложены преимущественно тяжелаго типа: 24 фунта на 1 погонный футъ. На участкѣ между Михайловскимъ заливомъ и Кизилъ-Арватомъ имѣются и $21^2/_3$ футовые. Рельсы всѣ стальные, большею частію заводовъ Путилова и Новороссійскихъ.

Каждый 20-футовый рельсъ уложенъ на 8 шпалахъ и прибитъ въ прямыхъ частяхъ 5 дюймовымъ костылемъ. Скрѣпленія для рельсовъ обыкновенныя, большею частію одного типа, т. е. накладки фасонныя вѣсомъ 20 фунтовъ и болты одинъ фунтъ. Въ виду крайне жаркаго климата Закаспійскаго края, зазоры между рельсами оставлены довольно значительные.

Шпалы на всѣхъ участкахъ уложены преимущественно сосновые, полукруглаго образца, длиною 1,15 сажени, изъ лѣса въ 6 вершковъ толщиною. Цѣна каждой шпалы, съ доставкою въ Узунъ-Ада, обошлась отъ 1 руб. 42 коп. до 1 руб. 85 коп. за штуку. На версту протяженія дороги уложено по 1400 штукъ. Срокъ службы для шпалъ пятилѣтній. Общее количество шпалъ на главномъ пути 1.858,814 штукъ и на станціонныхъ—151,788. На участкѣ до Кизилъ-Арвата сдѣланъ первый въ Россіи опытъ замѣны деревянныхъ шпалъ каменными тумбами, размѣромъ 8×8×4 вершковъ. Но нельзя сказать, чтобы опытъ далъ вполнѣ удовлетворительные результаты, какъ по маломѣрности каменныхъ тумбъ, такъ и потому, что вода, пропитавши деревянныя пробки, вставленныя въ камни для забивки костылей—зимою замерзала и разрывала камень.

Стрѣлки, крестовины и сигнализація. Къ 1-му Января 1891 года на всемъ протяженіи отъ Узунъ-Ада до Самарканда стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами и прочими приспособленіями числилось:

стрѣлокъ съ крестовинами	339 штукъ.
зеленыхъ дисковъ	116 „

красныхъ дисковъ	52	штукъ.
семафоровъ „	64	„

На всѣхъ станціяхъ дороги устроены ручные семафоры, замѣняющіе красные диски. Кромѣ того, на системѣ мостовъ черезъ Аму-Дарью поставлены электрическіе сигнальные колокола.

Искуственныя сооруженія. На Закаспійской желѣзной дорогѣ имѣется слѣдующее количество отверстій для пропуска водъ:

деревянныхъ трубъ	22	штуки.
чугунныхъ трубъ гоффпрованныхъ . .	60	„
каменныхъ трубъ	34	„
сифоновъ	12	„
деревянныхъ мостовъ временныхъ . .	114	„
мостовъ отверстіемъ до 2-хъ саженъ съ деревянными пролетными частями .	423	„
такихъ-же съ металлическими пролетными частями	40	„
мостовъ отверстіемъ свыше 2 саженей, на каменныхъ или металлическихъ опорахъ, однопролетныхъ	3	„
и многопролетныхъ	41	„
лотковъ деревянныхъ	74	„
„ каменныхъ	276	„

Всѣ желѣзные мосты имѣютъ отверстія отъ 2 до 15 саженей, кромѣ мостовъ черезъ рѣки Теджень и Мургабъ, гдѣ мостовыя отверстія въ 40 саженей, причемъ тедженскій мостъ построенъ на кессонахъ.

Всѣ мостовыя желѣзныя части изготовлены въ С.-Петербургѣ, на „С.-Петербургскомъ металлическомъ заводѣ Крель и К°“.

Кромѣ этихъ искусственныхъ сооруженій, построена большая соединительная дамба, длиною въ 1000 саженей, между островомъ Узунъ-Ада и полуостровомъ Дарджа.

Станціонныя сооруженія. Всѣхъ станцій на Закаспійской желѣзной дорогѣ имѣется 61, изъ коихъ только Узунъ-Ада, Кизилъ-Арватъ, Асхабадъ, Мервъ, Аму-Дарья, Бухара и Самаркандъ причислены къ станціямъ перваго класса, а остальныя принадлежатъ къ тремъ слѣдующимъ разрядамъ.

Кромѣ того, на линіи устроено 98 постоянныхъ и 26 временныхъ казармъ для ремонтныхъ рабочихъ и 108 постоянныхъ и 48 временныхъ будокъ, наконецъ жилыя помѣщенія

для служащихъ при дорогѣ. Такихъ жилыхъ помѣщеній на всей линіи (кромѣ пассажирскихъ вокзаловъ) считается 461 домъ.

Паровозныхъ зданій (депо) къ 1-му января 1891 года на всей линіи было 9 постоянныхъ и 5 временныхъ. Кромѣ того, въ настоящее время сооружены большія мастерскія въ Кизилъ-Арватѣ; малыхъ мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава 4 постоянныхъ, 9 временныхъ и 17 дистанціонныхъ, наконецъ зданій по водоснабженію, какъ-то: опрѣснителей 1, водопріемныхъ 4, водоподъемныхъ: 8 постоянныхъ и 7 временныхъ, водоемныхъ 21 и соединительныхъ водоподъемныхъ зданій съ водоемными 7, а всего 48 зданій.

Личный составъ для эксплоатаціи желѣзной дороги, къ 1-му января 1890 года, состояло на службѣ 5067 человѣкъ обоего пола, а съ семействами 6818 человѣкъ, въ томъ числѣ состоящихъ на дѣйствительной службѣ въ 1-мъ и 2-мъ Закаспійскихъ желѣзнодорожныхъ баталіонахъ 1823 человѣка, гражданскаго вѣдомства 3244 человѣка, въ томъ числѣ 36 женщинъ. По національностямъ они распредѣляются такъ: русскихъ 4721 человѣкъ, персіанъ 1024, бухарцевъ 404, поляковъ 315, нѣмцевъ 160, армянъ 80, евреевъ 50, прочихъ народностей 64.

Подвижной составъ. Къ 1-му января 1890 года, подвижной составъ Закаспійской желѣзной дороги представлялся въ слѣдующемъ видѣ:

Паровозовъ (товаро-пассажирскихъ, товарныхъ и танковыхъ) *)	121 шт.
Вагоновъ пассажирскихъ **)	86 „
„ товарныхъ крытыхъ.	1146 „
„ платформъ.	570 „
„ чановъ и цистернъ для развозки воды	103 „
Вагоновъ-цистернъ для нефти и керосина . .	102 „

Всего вагоновъ на дорогѣ 1914, изъ коихъ 369 тормазныхъ.

---

*) Паровозы всѣ русскихъ заводовъ: Коломенскаго, братьевъ Струве, Русскаго Общества, механическихъ и горныхъ заводовъ и Воткинскаго. Паровозы всѣ безъ исключенія, равно какъ и большинство желѣзнодорожныхъ жилыхъ построекъ отапливаются нефтяными остатками (мазутъ), причемъ на каждые 1.000 верстъ пробѣга паровоза, послѣдній поглощаетъ въ среднемъ выводѣ зимняго и лѣтняго хода по 350 пудовъ мазута. Нефтяные остатки перевозятся въ спеціальныхъ наливныхъ судахъ изъ Баку до Узунъ-Ада, гдѣ переливаются въ особый желѣзный резервуаръ, оттуда по трубамъ доставляются въ особые вагоны-цистерны и затѣмъ развозятся по линіи для депо.

**) Всѣ вышеозначенные вагоны изготовлены на русскихъ заводахъ, какъ-то: Коломенскомъ, Самсоніевскомъ, но большинство на Сормовскихъ заводахъ братьевъ Бенардаки.

Въ заключеніе этой главы, мы позволимъ себѣ привести стоимость постройки всей Закаспійской желѣзной дороги, раздѣливъ ее, сообразно времени постройки, на участки, при чемъ свѣдѣнія эти взяты изъ оффиціальныхъ отчетовъ, представленныхъ въ Военное Министерство и Государственный Контроль.

Участокъ отъ Михайловскаго залива до Кизиль-Арвата (217 верстъ) стоилъ вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, рельсами и скрѣпленіями 8,029,000 рублей, что составляетъ стоимость 1 версты протяженія 37.000 рублей.

Участокъ „Основной“ отъ Кизиль-Арвата до Аму-Дарьи обошелся:

1) Стоимость всѣхъ сооруженій, кромѣ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава взятаго изъ Правительственнаго запаса, но съ перевозкою ихъ по линіи Закаспійской военной желѣзной дороги .		11,531.044 р. 35 к.
За провозку до ст. Михайловской и Узунъ-Ада:		
а) Имущества для транспорта и провіантъ для 2-го желѣзнодорожнаго баталіона	40.895 р. 46 к.	
б) Шпалъ	495.648 „ 93 „	
в) Рельсовъ и скрѣпленій	1.940.967 „ 57 „	
г) Подвижного состава и запасныхъ частей	533.492 „ 19 „	
д) Мостовыхъ частей	48.569 „ 48 „	
е) Рабочихъ . . .	3.269 „ 37 „	
		3,062.843 р. 00 к.*)
Итого		14,593.887 р. 35 к.
2) Стоимость рельсовъ и скрѣпленій безъ доставки		7,626.366 р. 17 к.
3) Стоимость подвижнаго состава безъ доставки		2,563.733 „ 35 „
Всего		24,783.986 р. 87 к.

*) Расходы въ 3,062.843,00 за перевозку произведенъ Главнымъ Штабомъ.

Изъ суммы 24,783.986 р. 87 к. исключается:

Стоимость сооруженій и предметовъ не относящихся до постройки дороги:

а) Параходы для Аму-Дарьи.	391.486 р.	58 к.
б) Углубленіе Михайловскаго залива .	103.461 „	45 „
в) Разработка колесной дороги отъ Асхабада до Персидской границы	150.000 „	— „
г) Убытки причиненные вслѣдствіе разлива рѣкъ Теджень и Мургабъ въ 1886 г.	61.798 „	07 „
Итого.	706.746 р.	10 к.

Затѣмъ остается дѣйствительный расходъ по сооруженію дороги 24,077.240 р. 77 к., что составитъ стоимость одной версты протяженія 30.768 р. 00 к.

Впрочемъ послѣднюю цифру общей поверстной стоимости дороги отъ Кизиль-Арвата до Аму-Дарьи, съ окончаніемъ достройки придется увеличить на нѣсколько тысячъ рублей, такъ какъ 17 іюня 1889 года Государственный Совѣтъ утвердилъ кредитъ въ 6,564.437 руб. 85 коп. съ выдачею изъ правительственныхъ запасовъ новыхъ рельсовъ для 39,49 версты, на сумму 288.128 р. 52 к., что составитъ въ общей сложности 6,852.566 р. 37 к., или на версту протяженія дороги 5.098 р. 39 к. Кредитъ этотъ необходимъ на окончательную достройку желѣзной дороги между станціями Мулла-Кара и Аму-Дарья, со включеніемъ новой обходной линіи черезъ Мало-Балханскій перевалъ между станціями Балла-Ишемъ и Казанджикъ. Дѣло въ томъ, что въ маѣ 1887 г. по Высочайшему повелѣнію состоялась Коммиссія подъ предсѣдательствомъ генералъ-лейтенанта Паукера, результаты которой представлены 9 декабря того-же 1887 года Военнымъ Министромъ Государственному Совѣту, съ ходатайствомъ объ отпускѣ на 5 лѣтъ всего 14,763.733 рубля на окончательную достройку дороги; но Государственный Совѣтъ не призналъ возможнымъ удовлетворить это ходатайство и Высочайше утвержденнымъ въ 15 день іюня 1888 года мнѣніемъ, между прочимъ, постановилъ: „войти въ обсужденіе вопроса объ установленіи облегченныхъ условій достройки Закаспійской дороги и, на основаніи сихъ условій, исчислить размѣръ кредитовъ, потребныхъ на работы въ ближайшее время“. Въ исполненіе такого постановленія Государственнаго Совѣта, строитель дороги генералъ Анненковъ представилъ разцѣночныя вѣдомости на сумму 4.574,121 р. 36к., увеличенную Государственнымъ Совѣтомъ до 6.852,566 р. 37 к.

Причины, вызвавшія этотъ новый дополнительный кредитъ, кроются главнымъ образомъ въ совершенно неожиданномъ развитіи коммерческаго движенія грузовъ по желѣзной дорогѣ, въ особенности съ окончаніемъ Самаркандскаго участка, когда всѣ грузы, направлявшіяся прежде изъ Туркестана на Оренбургъ, направились по Закаспійской желѣзной дорогѣ. Между тѣмъ, въ виду того, что дорога первоначально предполагалась исключительно для военныхъ цѣлей, то и количество подвижнаго состава, устройство въ болѣе обширныхъ размѣрахъ мастерскихъ и замѣна нѣкоторыхъ большихъ деревянныхъ мостовъ желѣзными—все это не было предвидѣно въ первоначальной разцѣночной вѣдомости.

Стоимость сооруженія дороги отъ Аму-Дарьи до Самарканда:

Открыто кредита	7,198.000	р.	00 к.
Отпущено рельсъ, скрѣпленій и подвижнаго состава, правительственнаго запаса, на сумму	4,495.551	„	96 „
Перерасходовано	168.837	„	23 „
Ассигновано для временной эксплоатаціи	199.070	„	00 „
Итого . . .	12,061.459	р.	19 к.
Израсходовано на версту дороги . .	34.832	р.	53 к.
Израсходовано на 1 версту дороги безъ стоимости рельсъ и подвижнаго состава	21,849	„	75 „

Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что во время постройки этого послѣдняго Самаркандскаго участка, въ 1888 году уже было открыто коммерческое движеніе и сборъ за перевозку пассажировъ и грузовъ въ суммѣ 227.465 р. 62 к. внесенъ въ уѣздное казначейство, въ доходъ казны, расходы-же по движенію включены въ стоимость участка. Далѣе, сверхъ предвидѣнныхъ разцѣночною вѣдомостью сооруженій, устроены и переданы въ эксплоатацію дороги, мостъ черезъ Аму-Дарью стоимостью 349.136 р. 92 к., и всѣ жилыя помѣщенія на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, стоимостью 34.033 р. 31 к.

Такимъ образомъ общая стоимость версты всей Закаспійской военной желѣзной дороги будетъ:

Участокъ отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата	8,029.000	р.	00 к.

Участокъ отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи, съ вѣткою отъ Михайловскаго залива до Узунъ-Ада и устройство порта Узунъ-Ада . . . . . 24,077.240 р. 00 к.

Участокъ отъ Аму-Дарьи до Самарканда . . . . . 12,061.459 „ 19 „

Дополнительный кредитъ на достройку „основнаго“ участка отъ Мулла-Кара до Аму-Дарьи . . . . . 6,852.566 „ 37 „

Всего . . . . 51,020.265 р. 56 к.

Раздѣливъ эту сумму на количество верстъ главнаго пути всей дороги, т. е. 1.344, получимъ стоимость версты съ рельсами и подвижнымъ составомъ 37.961 рублей 50 коп.

Но эта, пока небывалая въ исторіи русскаго желѣзнодорожнаго строительства, дешевизна постройки должна получить еще большій вѣсъ, если принять во вниманіе исключительность положенія Закаспійской желѣзной дороги, вдали отъ центра Европейской Россіи, вслѣдствіе чего значительный расходъ палъ на перевозку матеріаловъ, не имѣвшихся на мѣстѣ постройки. Цифра стоимости перевозки строительныхъ матеріаловъ изъ Россіи къ мѣсту укладки пути и производившихся построекъ составляетъ сумму: отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи (съ вѣткой до Узунъ-Ада) 3,062.843 рубля и отъ Аму-Дарьи до Самарканда 1,903.805 руб. 76 к., т. е. 4.406 р. 94 коп. на версту главнаго пути, каковую сумму, при сравненіи со стоимостью такого-же сооруженія въ центрѣ Россіи, слѣдуетъ если не вовсе, то въ значительной долѣ исключить изъ общаго расхода. Въ заключеніи, для доказательства того, что Закаспійская желѣзная дорога — самое дешевое изъ русскихъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, мы позволимъ себѣ привести поверстную стоимость казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерства путей сообщенія (о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ нечего и говорить: онѣ всегда дороже). Такъ верста съ рельсами и подвижнымъ составомъ стоила:

Екатеринбурго-Тюменская	42.940	руб.
Риго-Псковская	44.542	„
Гомеле-Брянская	45.556	„
Ржево-Вяземская	49.503	„
Самаро-Уфимская	53.207	„
Екатерининская	68.041	„ 17 к.
Закаспійская	37.961	„ 50 „

ГЛАВА VII.

Строитель Закаспійской дороги.—Дѣятельность его въ Средней Азіи.

Въ исторіи развитія Закаспійскаго края и Туркестана безспорно уже занялъ и займетъ самое выдающееся мѣсто, строитель Закаспійской, или лучше сказать Средне-Азіатской желѣзной дороги—Михаилъ Николаевичъ Анненковъ, съ біографическими данными котораго мы находимъ умѣстнымъ познакомить читателей нашего „Очерка", такъ какъ его уму, выдающейся энергіи и неутомимому труду цивилизованный міръ обязанъ осуществленіемъ желѣзнаго пути въ пескахъ Азіи.

Назначенный Высочайшимъ приказомъ отъ 4 іюля 1891 г., на постъ члена военнаго совѣта, генеральнаго штаба, Генералъ-Лейтенантъ Михаилъ Николаевичъ Анненковъ, принадлежитъ къ старинному русскому дворянскому роду Нижегородской губерніи. Отецъ Михаила Николаевича, генералъ-адъютантъ покойныхъ Императоровъ Николая I и Александра II, занималъ въ трудное и опасное для Россіи время 1863—64 годахъ, постъ Кіевскаго, Подольскаго и Волынскаго генералъ-губернатора, а затѣмъ недолгое время былъ государственнымъ контролеромъ.

Въ 1845 году, десяти-лѣтнимъ мальчикомъ, Михаилъ Николаевичъ былъ опредѣленъ въ пажескій Его Величества корпусъ, откуда въ 1853 году былъ выпущенъ прапорщикомъ въ лейбъ-гвардіи конно-піонерный дивизіонъ. Затѣмъ въ 1857 году Михаилъ Николаевичъ поступаетъ въ Николаевскую академію генеральнаго штаба, которую черезъ два года оканчиваетъ первымъ и имя его заносится на мраморную доску *).

Прослужа нѣсколько лѣтъ старшимъ адъютантомъ при штабѣ гвардіи, онъ въ 1863 году отправился въ царство польское, гдѣ принималъ дѣятельное участіе въ усмиреніи

*) Часть біографическихъ данныхъ заимствована нами изъ прекрасно составленнаго г. П. Б-ова очерка жизни генерала Анненкова, помѣщеннаго въ 27 № журнала «Нива» за 1888 годъ.

польскаго мятежа, а затѣмъ, дѣятельно работалъ въ многочисленныхъ коммисіяхъ подъ предсѣдательствомъ, нынѣ покойныхъ, князя В. А. Черкасскаго и Н. А. Милютина. Возвратясь съ театра военныхъ дѣйствій противъ поляковъ, Михаилъ Николаевичъ, по совѣту генералъ-адъютанта Баранова, принялся за тщательное изученіе желѣзно-дорожнаго вопроса и благодаря своему недюжинному уму, въ самое короткое время постигъ его въ совершенствѣ. Вскорѣ генераломъ Анненковымъ былъ поднятъ вопросъ о примѣненіи желѣзныхъ дорогъ къ военному дѣлу, встрѣченный не только въ частныхъ общественныхъ, но и въ правительственныхъ сферахъ весьма сочувственно. Знакомство съ желѣзно-дорожнымъ вопросомъ не осталось безъ вліянія на судьбу генерала Анненкова, такъ какъ уже въ 1869 году, онъ занимаетъ въ высшей степени важный и отвѣтственный постъ завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ и военныхъ грузовъ по всей Россіи. Насколько умѣстнымъ былъ на своемъ посту Михаилъ Николаевичъ, можно судить по войнѣ 1877—78 гг., когда передвиженіе войскъ на русско-турецкій театръ войны, совершилось съ быстротой свойственной только такимъ энергичнымъ натурамъ какъ генералъ Анненковъ.

Кто не знаетъ о такъ называемой „барановской коммисіи“ — коммисіи внесшей порядокъ и законность въ наше распущенное желѣзно-дорожное хозяйство? Но многіе ли знаютъ о томъ, что коммисія эта была вызвана въ высшей степени интересной запиской генерала Анненкова въ 1875 году, въ коей онъ указываетъ на недостатки эксплоатаціи и на невозможныя порядки на нашихъ дорогахъ. Уже въ чинѣ генералъ-лейтенанта, въ 1880 году, Михаилъ Николаевичъ поѣхалъ въ Закаспійскій край, гдѣ въ качествѣ начальника тыла арміи въ отрядѣ генерала Скобелева, первый подалъ мысль о сооруженіи желѣзной дороги отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата. Раненый 18 декабря 1880 года при рекогносцировкѣ, онъ возвратился изъ Средней Азіи въ Петербургъ, откуда лишь въ 1885 году, снова возвратился въ Закаспійскую окраину, дабы, съ Высочайшаго соизволенія, продолжить и довести до гробницы Тамерлана, ту дорогу, которая несомнѣнно послужитъ на славу Россіи.

Находясь въ Средней Азіи, почтенный строитель посвящалъ свои труды не одному только дѣлу постройки: видя природныя, таящіяся въ лёссовой почвѣ, богатства края, генералъ Анненковъ много потрудился на привлеченіе интеллигентныхъ и матеріальныхъ силъ въ дальнюю окраину, и тѣмъ

самымъ во многомъ способствовалъ расширенію торгово-промышленныхъ сношеній Россіи съ дальними рынками востока. Между прочимъ ему первому пришла идея вытѣснить иностранный привозный хлопокъ въ Россіи, за который мы уплачиваемъ безвозвратно многіе десятки милліоновъ рублей ежегодно, нашимъ отечественнымъ хлопкомъ, почва и климатъ для культуры котораго, такъ благопріятны въ Средней Азіи.

Строитель дороги извѣстенъ также какъ авторъ нѣсколькихъ весьма цѣнныхъ брошюръ, касающихся англо-русскаго вопроса въ средней Азіи и Индіи. Такъ въ 1874 году имъ написано весьма интересное небольшое сочиненіе подъ заглавіемъ: „Отношеніе англо-индійскихъ владѣній къ сѣверо-западнымъ сосѣдямъ“, затѣмъ, вслѣдъ за паденіемъ Геокъ-Тепе имъ выпущена въ свѣтъ брошюра „Ахалъ-Текинскій оазисъ и пути въ Индію“, наконецъ, послѣ возвращенія съ театра франко-прусской войны въ 1870 годъ, гдѣ генералъ Анненковъ состоялъ при штабѣ фельдмаршала Мольтке, имъ написана была весьма бойкая книга „Война 1870 года. Замѣтки и впечатлѣнія русскаго офицера“.

Отличной иллюстраціей того, что сдѣлалъ генералъ Анненковъ для современной и будущей Россіи, можетъ служить нижеслѣдующее письмо незабвеннаго знатока и изслѣдователя Азіи, которое мы находимъ весьма кстати помѣстить цѣликомъ въ настоящемъ очеркѣ дѣятельности генерала Анненкова.

„Въ двѣ недѣли—писалъ Николай Михайловичъ Пржевальскій*)—прокатили мы пять тысячъ верстъ отъ Москвы до Самарканда. Ѣхали сначала по Нижегородской дорогѣ, затѣмъ по Волгѣ, Каспію и Закаспійской желѣзной дорогѣ. Послѣдняя является дѣйствительнымъ чудомъ въ здѣшнихъ пустыняхъ. Словно въ сказкѣ несешься въ вагонѣ по сыпучимъ пескамъ или безплодной и безводной галечной равнинѣ. Послѣ первой ночи ѣзды отъ Каспія, является Кизилъ-Арватъ, къ вечеру того же дня—Асхабадъ. На завтра утромъ—Мервъ и т. д. до Самарканда. Чрезъ Аму-Дарью переброшенъ мостъ, который правда трещитъ и колышется **) когда катятся по немъ вагоны, тѣмъ не менѣе поѣздъ переходитъ благополучно изъ Туркменіи въ Бухарскіе предѣлы. Вообще Закаспійская дорога—созданіе смѣлое и съ большимъ значеніемъ (въ особенности

*) Послѣднее письмо, писанное до смерти Н. М. Пржевальскимъ отъ 10 сентября 1888 г. изъ Самарканда къ генералу Фельдману, предсѣдателю Военно-ученаго комитета Главнаго Штаба.

**) Извѣстно что чрезъ Аму-Дарью нѣтъ постояннаго желѣзнаго моста, его замѣняетъ деревянный, временный.

военномъ) въ будущемъ. Правда, сплошь и къ ряду встрѣчаются здѣсь мелкія неудобства и недостатки, но эти недостатки нисколько не умаляютъ большой заслуги Анненкова. Самое трудное — побѣдить сыпучіе пески. Активная борьба (насажденіе, ограды и проч.) не возможна, но за то успѣшно, какъ и теперь уже здѣсь практикуется, можетъ идти борьба пассивная, т. е. постоянное сметаніе наносимаго вѣтромъ песка съ полотна дороги, насыпка на это полотно лессовой глины и т. д. Словомъ, по моему Закаспійская дорога въ своемъ цѣломъ многократно больше заслуживаетъ похвалы и удивленія, чѣмъ порицаніе... Н. Пржевальскій".

Указывая на исключительные труды генерала Анненкова по постройкѣ средне-азіатскаго пути, нельзя не отмѣтить также того просвѣщеннаго содѣйствія, которое встрѣтилъ строитель дороги въ лицѣ двухъ начальниковъ края, въ раіонѣ которыхъ проходитъ желѣзная дорога. Эти лица: Начальникъ (бывшій) Закаспійскаго края и командующій войсками въ оном, генералъ-лейтенантъ Александръ Виссаріоновичъ Комаровъ и (также бывшій) Туркестанскій генералъ-губернаторъ, генералъ-адъютантъ Розенбахъ. Видя въ строителѣ огромный запасъ энергіи, которая могла-бы подчасъ встрѣчать противодѣйствіе со стороны нашего канцелярскаго бюрократизма и личной зависти къ строителю, маститые представители русской власти на дальнемъ востокѣ, своимъ нравственнымъ вліяніемъ, во многомъ помогли строителю успѣшному окончанію первой по длинѣ въ Россіи желѣзной дороги.

Говоря, наконецъ, о дѣятельности генерала Анненкова, по сооруженію Закаспійской дороги мы считали-бы себя не правыми въ отношеніи энергичнаго строителя, если бы не вспомнили добрымъ словомъ всѣхъ многочисленныхъ сотрудниковъ строителя, начиная отъ главныхъ начальниковъ службъ и кончая ремонтнымъ рабочимъ. Работая подъ палящими лучами почти тропическаго солнца, проживая въ душныхъ для лѣта и холодныхъ для зимней стужи кибиткахъ, часто изнывая отъ жажды, болѣя разновидными, острой формы лихорадками, наконецъ, страдая отъ песчаной пыли и вѣчно яркаго солнца глазами, всѣ эти лица, честно и съ полнымъ самоотверженіемъ исполняли свои трудныя служебныя обязанности, и тѣмъ самымъ, конечно, вплели не одинъ листъ въ вѣнокъ славы отечественнаго желѣзно-дорожнаго строительства.

Лучшимъ доказательствомъ всего того, что говорилось и писалось о маститомъ строителѣ Закаспійской желѣзной дороги, можетъ служить слѣдующая царская грамота, данная

на его, Анненкова имя въ Петергофѣ 5-го іюля 1888 года, т. е. черезъ полтора мѣсяца послѣ открытія станціи Самаркандъ. Этою Высочайшею грамотою, мы закончимъ наши біографическія данныя о генералѣ Анненковѣ. Вотъ подлинный ея текстъ:

„Нашему генералъ-лейтенанту, завѣдывающему постройкою Самаркандскаго участка, Закаспійской военной желѣзной дороги, Михаилу Анненкову.

„Съ присоединеніемъ къ имперіи Ахалъ-Текинскаго и Мервскаго оазисовъ, Мы признали за благо, соединить эти отдаленныя окраины желѣзною дорогою съ внутренними областями государства и съ Туркестаномъ. Въ теченіи трехъ лѣтъ, вы съ свойственною вамъ энергіею, неутомимо трудились надъ исполненіемъ этой задачи, не щадя силъ и здоровья, въ постоянной борьбѣ съ естественными препятствіями, казавшимися почти непреодолимыми. Къ 15-му числу минувшаго мая проложенъ путь на послѣднемъ участкѣ Закаспійской желѣзной дороги и съ этого дня временное движеніе открыто на всемъ ея протяженіи отъ Каспійскаго моря до Самарканда. Въ справедливомъ вниманіи къ оказанной вами государственной заслугѣ, пожаловали Мы вамъ препровождаемые при семъ брилліантовые знаки ордена святаго благовѣрнаго великаго князя Александра Невскаго, коп повелѣваемъ вамъ возложить на себя и носить по установленію. Пребываемъ къ вамъ Императорскою и Царскою милостію Нашею благосклонны".

На подлинной собственной Его Императорскаго Величества рукою написано

„Александръ".

Въ Петергофѣ
5-го іюля
1888 года.

ГЛАВА VIII.

Закаспійская желѣзная дорога въ торговомъ отношеніи.

До сооруженія Закаспійской желѣзной дороги главнымъ тормазомъ развитія средне-азіатской торговли и промышленности вообще и, въ частности, болѣе или менѣе оживленныхъ торговыхъ сношеній съ Россіею было почти полное отсутствіе скорыхъ и удобныхъ путей сообщенія. Съ проведеніемъ въ настоящее время желѣзной дороги до Самарканда отъ береговъ Каспійскаго моря, этотъ главный тормазъ устраненъ, а съ другой стороны путь этотъ обѣщаетъ въ самомъ недалекомъ времени цѣлый экономическій переворотъ, какъ въ нашей торговлѣ съ Средней Азіей, такъ и въ промышленности послѣдней.

До 1886 года, т. е. до окончанія Закаспійской желѣзной дороги до Аму-Дарьи, для главныхъ рынковъ Европейской Россіи: Москвы, Нижняго-Новгорода, С.-Петербурга, Одессы и Варшавы, а также и для Западной Сибири, изъ Средней Азіи существовалъ одинъ только путь: всѣ верблюжьи караваны сходились у Казалинска, откуда главная масса товаровъ изъ Хивы, Бухары, Самарканда и Ташкента направлялась на Оренбургъ къ желѣзной дорогѣ, и только небольшая часть каравановъ шла къ Петропавловскому и Троицку, т. е. въ Западную Сибирь.

Громадныя разстоянія между торговыми пунктами Средней Азіи весьма вредно вліяли на ея торговлю, такъ напр., судя по имѣющимся въ нашемъ распоряженіи нотаріальнымъ договоромъ товароотправителей съ верблюдовожатыми-киргизами, за верблюда съ нагрузкою на него полнаго вьюка въ 18 пудовъ отъ Ташкента до Оренбурга платилось отъ 13 до 18 рублей, при условіи караванной доставки въ срокъ отъ пяти до шести мѣсяцевъ и только въ случаѣ краткосрочной доставки клади отъ 75 до 80 дней—провозная плата увеличивалась до двухъ рублей съ верблюда; одни эти обстоятельства не могли не отражаться на ходѣ нашей торговли съ Средней Азіей, задерживая ея развитіе, не смотря на многія благо-

пріятныя для этаго условія. Съ проведеніемъ Закаспійской желѣзной дороги это главное неудобство устраняется и является полная возможность къ расширенію торговыхъ оборотовъ. Проходя почти полторы тысячи верстъ по туркменскимъ степямъ и Зеравшанской долинѣ отъ береговъ Каспійскаго моря до г. Самарканда, дорога связываетъ море съ главнымъ водянымъ путемъ Средней Азіи Аму-Дарьей и далѣе, центромъ всей Средне-азіатской торговли — Самаркандомъ приближая тѣмъ самымъ всѣ средне-азіатскіе торговые рынки къ артеріи русской торговли — рѣкѣ Волгѣ. Съ открытіемъ движенія по Закаспійской желѣзной дорогѣ, для провоза товаровъ отъ Самарканда до Москвы достаточно не болѣе 18—24 дней. Съ устройствомъ, наконецъ, легкаго буксирнаго пароходства по Аму-Дарьѣ, которая отъ Петро-Александровска до Келифа совершенно удобна для плаванія, получится возможность усилить подвозъ товаровъ изъ богатѣйшаго—въ промышленномъ отношеніи—Хивинскаго оазиса и изъ враждебнаго намъ, пока, Афганистана, по рѣкѣ Аму-Дарьѣ до Чарджуя, конечно, при непремѣнномъ устройствѣ лоцманскихъ станцій по Аму-Дарьѣ.

Такова въ общихъ чертахъ будущая товарная дѣятельность первой русской желѣзной дороги въ степяхъ Средней Азіи. Возможность развитія грузоваго движенія по Закаспійской желѣзной дорогѣ уже и теперь очевидна изъ данныхъ о количествѣ груза провозившагося до сооруженія дороги по Оренбургской желѣзной дорогѣ. Данные эти важны въ томъ отношеніи, что шедшіе, до сооруженія нашего средне-азіатскаго пути, по Оренбургской желѣзной дорогѣ, вслѣдъ за открытіемъ дороги до Самарканда, немпуемо направились по Закаспійской желѣзной дорогѣ, на томъ, весьма простомъ основаніи, что ближайшее разстояніе до Оренбурга отъ Ташкента составляетъ 1948 верстъ, тогда какъ отъ Ташкента до Самарканда—лишь 288 верстъ, не говоря о томъ, что желѣзная дорога достигла предѣловъ Бухары — главнаго центральнаго рынка для средне-азіатской торговли.

Познакомимся первоначально съ количествомъ, какъ русскихъ, такъ и, спеціально, средне-азіатскихъ грузовъ, перевозившихся по Оренбургской желѣзной дорогѣ въ теченіи времени въ 1883 по 1885 годы, т. е. до времени начала продолженія постройки отъ Кизилъ-Арвата до Самарканда, при чемъ обратимъ вниманіе на важнѣйшіе только предметы *).

*) Здѣсь слѣдуетъ имѣть въ виду, что грузы эти шли не только исключительно въ Туркестанскій край, Бухару и Хиву и обратно, но, также и для нуждъ русскихъ окраинъ, лежащихъ на пути между Оренбургомъ и границей Туркестанскаго края.

Грузы изъ Россіи въ Среднюю Азію.	1883 г.	1884 г.	1885 г.
	п	у д	ы.
Мануфактурнаго товара .	417944	259866	429522
Сахара рафинада и сахарнаго песку	282157	314717	345494
Остальныхъ предметовъ, какъ то: водки, дегтя и смолы, желѣзныхъ издѣлій, керосина и нефтяныхъ остатковъ, масла льняного, мѣшковъ разныхъ, отрубей, табаку въ издѣліяхъ, бакалейнаго товара и т. п.	545161	533942	543357
Всего	1245262	1108525	1318373

Грузы изъ Средней Азіи въ Россію.	1883 г.	1884 г.	1885 г.
	п	у д	ы.
Хлопокъ прессованный и непрессованный (послѣдній преимущественно)	602579	626684	666764
Шерсть овечья и верблюжья	264743	258420	328822
Шелкъ сырецъ и сарнакъ и шелковыя издѣлія .	31795	20987	21286
Сала бараньяго	97595	82014	149953
Кожъ, овчинъ и шкуръ .	185495	182866	155513
Всего	1182207	1170971	1332338

Кромѣ Россіи, средне-азіатскія ханства ведутъ еще торговлю какъ между собою, такъ и съ другими сопредѣльными владѣніями: съ Персіей, Кабуломъ, Кашемиромъ, Индіей и Кашгаромъ, а также съ кочевыми, окружающими ихъ народами. Хива торгуетъ чрезъ Мешхедъ съ Персіею.

Бухара имѣетъ въ настоящее время торговыя сношенія съ Россіей (Европейской и Азіатской), Индіей, Афганистаномъ и Персіей *). Продукты и произведеія Бухарскаго ханства,

*) Свѣдѣнія относительно торговли Бухары частью заимствованы нами изъ записки «Современное сотояніе торговли въ Бухарскомъ ханствѣ» В. Клемъ 1887 г., любезно предоставленной самимъ авторомъ.

служащіе вмѣстѣ съ тѣмъ предметами ежегоднаго вывоза, въ количественномъ отношеніи располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: хлопокъ до 900000 пудовъ, шерсть до 200000 пудовъ, каракуля около 750000 шкурокъ, шелку-сырца и шелковыхъ издѣлій (канаусъ, платки и проч.) до 6000 пудовъ, фрукты сухіе до 20000 пудовъ, выбойка и мата до 100000 концевъ, простая мерлушка (багана) до 200000 шкурокъ, сѣрая мерлушка (данбаръ) около 20000 шкуръ, лисьихъ шкуръ до 50000 штукъ, адрсу (полушелковая матерія) до 1000 кусковъ (отъ 7000 до 8000 аршинъ), халатовъ изъ разныхъ матерій до 10000 штукъ, бараньихъ кишекъ (въ Берлинъ для колбасъ и въ Италію для струнъ) до 800000 штукъ, куницъ до 500 штукъ, ковровъ бухарскихъ (во многомъ уступающимъ персидскимъ, а тѣмъ болѣе туркменскимъ) на 45000 рублей.

Въ Индію вывозится только шелкъ приблизительно въ количествѣ 300 кипъ, въ Персію—каракуля до 40000 штукъ и шелковыхъ платковъ (калгаи) до милліона штукъ, остальные продукты направляются въ Россію и, отчасти, въ Афганистанъ.

Изъ Россіи ввозится въ Бухару: мануфактурные товары желѣза и металлическихъ издѣлій до 237000 пудовъ, фарфоровой посуды и стекла до 26000 пудовъ, сахару (рафинаду, сахарнаго песка, леденцу и конфетъ) до 130000 пудовъ, фарфоровой посуды и стекла до 26000 пудовъ, кожи черной, выдѣланной до 7000 пудовъ, сундуковъ и писчей бумаги до 14000 пудовъ, и москатильнаго товара до 48000 пудовъ.

Изъ Туркестанскаго края: кокандскаго шелку и шелковыхъ издѣлій до 6000 пудовъ, войлоковъ и бѣлой кашгарской копы до 1200 пудовъ и бумаги лощеной до 700 пудовъ.

Изъ Индіи, въ томъ числѣ и изъ Афганистана въ Бухару привозится: чаю зеленаго (гокъ-чай) до 70000 пудовъ, индиго до 18000 пудовъ. англійской кисеи на чалмы (дака) и миткаля до 12000 пуд., москательныхъ товаровъ до 800 пудовъ, шали амбарсари около 250 штукъ, шали кашемировыя не болѣе 50 штукъ и индійской парчи до 300 кусковъ.

Изъ Персіи ввозится: зеленаго чая до 10000 пудовъ, мануфактурнаго товара до 130 кипъ, москательнаго товара до 9000 пудовъ, шкурокъ (лисьихъ и мерлушки) до 100 кипъ.

Въ общемъ, привозная торговля Бухары ежегодно выражается оборотомъ около 17 милліоновъ рублей и вывозная, болѣе 15 милліоновъ, такъ что привозъ превышаетъ вывозъ почти на два милліона рублей серебромъ.

Вся торговля въ Бухарѣ ведется туземцами мусульманами

и евреями, затѣмъ русскими подданными (русскими, поляками, армянами и нѣмцами), татарами, афганцами и индійцами.

Съ Кабуломъ, Гератомъ и Кашгаромъ Бухара производитъ торговые обороты только весною и лѣтомъ; зимою всѣ сообщенія прекращаются, такъ какъ снѣга совершенно заваливаютъ горные проходы Гинду-Куша. Въ этомъ отношеніи Закаспійская желѣзная дорога дастъ возможность Хивѣ и Бухарѣ направлять свои произведенія болѣе скорымъ и удобнымъ путемъ, подвозя грузы предназначенные для Афганистана, преимущественно съ Афганскимъ Туркестаномъ, къ станціи Душакъ и къ Асхабаду—для торговли съ Хороссаномъ и Гератомъ.

Относительно нашей торговли съ Персіей слѣдуетъ замѣтить, что проведеніе желѣзной дороги вдоль персидской границы у подошвы Копетъ-Дага расширитъ и уже расширило торговые обороты преимущественно съ Хороссаномъ и Мешхедомъ, чрезъ г. Асхабадъ. Въ теченіи девяти мѣсяцевъ (съ 1 Января по 1 Октября 1886 года, т. е. почти вслѣдъ за открытіемъ дороги до Асхабада) черезъ Асхабадъ въ Персію было провезено изъ Россіи болѣе 360000 пудовъ груза, въ коемъ первое мѣсто занималъ сахаръ, котораго провезено болѣе 140000 пудовъ. Кромѣ того, изъ донесенія россійскаго консула въ Астарбадѣ о торговлѣ съ Персіей за 1885 годъ *) видно, что часть нашихъ товаровъ, отправлявшихся прежде черезъ Гязскій берегъ и Шахрудъ, была отправлена туда по Закаспійской желѣзной дорогѣ. Наконецъ въ теченіи 9½ мѣсяцевъ (къ сожалѣнію позднѣйшихъ свѣдѣній въ нашемъ распоряженіи не имѣется) 1889 года, т. е. со дня открытія русскаго генеральнаго консульства въ Мешхедѣ, въ Хороссанъ было ввезено русскихъ товаровъ, преимущественно черезъ станцію Асхабадъ, всего на сумму 2486406 рублей, при чемъ: 1) мануфактурныхъ товаровъ на 1648868 рублей, а именно: а) ситцевъ на 915000 руб., б) атласа на 125550 руб., в) малюскина (полусукно) на 67500 руб., г) бархата бумажнаго на 31132 руб., д) сукна на 19094 руб., е) ринса на 7028 руб., ж) холста на 2916 руб., 2) Сахара рафинада и сахарнаго песка (кромѣ сахара вывезеннаго чрезъ Гязскій берегъ и Шахрудъ, о количествѣ котораго свѣдѣній въ генеральномъ консульствѣ не имѣется) на 406735 руб., 3) фарфоровой посуды, хрусталя и стекла на 219288 руб., 4) вьючныя животныя изъ Закаспійской области на 48060 руб., 5) керосина на 26707 руб., 6) мелочнаго товара на 31814 руб., 7) стеа-

*) См. Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли за 1886 г. № 2.

рпновыхъ свѣчей на 23166 руб., 8) мѣди и мѣдныхъ издѣлій на 19317 руб., 9) желѣза и издѣлій изъ него на 15052 руб., 10) бумаги писчей и оберточной на 10017 руб. Далѣе, по тѣмъ же консульскимъ свѣдѣніямъ, черезъ Асхабадъ и Мешхедъ, мы ведемъ торговлю также и съ Гератомъ. Такъ, въ указанное выше время (9½ мѣсяцевъ 1889 г.) русскихъ произведеній ввезено Гератъ на сумму 176432 руб., а именно: сахара на 83773 р., ситцевъ на 77632 руб. и посуды на 15034 руб. Въ особенности слѣдуетъ ожидать оживленія товарнаго движенія по этой дорогѣ по направленію къ Хоросану съ осуществленіемъ въ настоящее время проэкта постройки колесной горной дороги отъ Асхабада до русско-персидской границы *).

Огромное пространство въ 1.493.391,6 квадратныхъ километровъ земли, занимаемой площадью Арало-Каспійской покатости **) съ 5.626.985 жителей, представляетъ собою страну, климатическія и почвенныя условія которой благопріятны для разведенія тамъ продуктовъ, имѣющихъ важное промышленное значеніе. Не смотря на все это, даже на то, что съ водвореніемъ нашей гражданственности въ обширномъ Туркестанскомъ краѣ и Закаспійской области—средне-азіатская торговля получила значительное развитіе,—она все еще находится въ довольно младенческомъ состояніи, что объясняется, какъ это было замѣчено выше, полнѣйшимъ отсутствіемъ скорыхъ и удобныхъ путей сообщенія.

До сооруженія средне-азіатскаго желѣзнаго пути, главнымъ и единственнымъ перевознымъ средствомъ въ Средней Азіи служилъ верблюдъ, справедливо названный „кораблемъ пустыни“. Какъ ни велики и цѣнны въ степяхъ Средней Азіи заслуги этого „корабля“, тѣмъ не менѣе не слѣдуетъ упускать изъ виду того обстоятельства, что верблюдъ можетъ поднять не болѣе 16 пудовъ клади, требующей при томъ особенно тщательной упаковки, движется, далѣе, очень медленно, такъ что для достиженія наприм. Оренбурга изъ Ташкента верблюдъ находится

*) 10 Ноября 1888 года постройка этой дороги осуществлена на протяженіи 45 верстъ отъ Асхабада до Гаудана, пограничнаго пункта, въ горахъ Копетъ-Дага, откуда, согласно заключенной конвенціи между Россіей и Персіей, правительство Шаха разработало колесный путь отъ Гаудана до Кучана и далѣе до Мешхеда, съузивъ его, къ сожалѣнію, до 4 метровъ, тогда какъ по конвенціи, дорога должна была имѣть шесть метровъ ширины.

**) Арало-Каспійскую покатость составляютъ слѣдующія земли: Закаспійская область 487.557 квадр. верстъ—314.476 жителей; Хива 57 800 квадр. километровъ—700.000 жит.; Бухара 239 000 квадр. километр.—2.130.000 жит.; Туркестанскій край состоящій изъ: Самаркандской области 66.487 кв. верстъ 712.420 жит., Сыръ-Дарьинская—443.444 квадр. верстъ 1.214 300 жит., Ферганская область 81.141 квадр. верстъ—716.133 жит.

3—4 до 6 мѣсяцевъ. Какъ наконецъ не велико количество верблюдовъ въ Средней Азіи, но его совершенно не хватаетъ для торговыхъ сношеній: для доставки 2—3 милліоновъ пудовъ груза, о которыхъ говорилось раньше, до Оренбурга и обратно нужно было не менѣе отъ 150 до 200 тысячъ верблюдовъ! Къ этому присоединяется еще высокая стоимость вьючной доставки. По свѣдѣніямъ Правленія „Высочайше утвержденнаго Россійскаго общества страхованія и транспортированія кладей", за провозъ одного пуда товара взимаются до Оренбурга слѣдующія цѣны:

	Низшая.		Средняя.		Высшая.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Отъ Петроалександровска . .	0	88	0	93	0	98
„ Бухары	1	13	1	21	1	29
„ Кокана	1	14	1	29	1	44
„ Ташкента	0	91	1	04	1	16

Но и эта, сравнительно съ потребностями торговли, вообще высокая плата зависитъ отъ разныхъ случайностей, каковы напр, падежъ верблюдовъ, большой спросъ на нихъ и т. п., тогда плата достигаетъ двухъ и даже трехъ рублей съ пуда. Правда, существуетъ другой болѣе дешевый способъ доставки товаровъ, при системѣ такъ называемыхъ „перекочевокъ" когда киргизы начинаютъ свои перекочевки на сѣверъ, что обыкновенно происходитъ вскорѣ послѣ весенняго равноденствія. Не говоря о томъ, что при подобной системѣ перевозки груза послѣдній находится иногда въ пути до 8 мѣсяцевъ, но кромѣ того, поручая свой товаръ кочующимъ киргизамъ, купецъ во всемъ полагается на волю Божью: его караванъ можетъ быть разграбленъ разбойниками, или сами заподряженные имъ возчики могутъ растащить его добро и разбѣжаться.

Теперь вьючная доставка грузовъ значительно сократится, такъ какъ желѣзная дорога прорѣзала главные торговые пункты Средней Азіи—Бухару и Самаркандъ. Затѣмъ, въ настоящее, время, когда съ 15 іюля 1891 года введенъ на Закаспійской жел. дор. новый тарифъ прямого Закаспійско-Волжско-Черноморскаго, черезъ Узунъ-Ада, грузоваго сообщенія, провозъ одного пуда, главнѣйшаго Среднеазіатскаго груза—хлопка будетъ стоить отъ станціи Самаркандъ до Нижняго-Новгорода около 78 копѣекъ и отъ Бухары до Нижняго — до 72 коп., независимо отъ того, что провозъ товаровъ можетъ совершаться круглый годъ, лѣтомъ по направленію Узунъ-Ада (на-

чальный пунктъ желѣзной дороги и портъ на восточномъ берегу Каспійскаго моря) Астрахань и Нижній, а съ прекращеніемъ навигаціи—на Узунъ-Ада, Баку, Батумъ, Одессу или Севастополь и далѣе, на московскіе, петербургскіе и варшавскіе рынки. Съ открытіемъ же въ недалекомъ будущемъ дороги отъ Петровскаго порта до Владикавказа, при незамерзаемости портовъ Узунъ-Ада и Петровскъ—ускоренная кругло-годовая передача грузовъ средне-азіатскихъ съ европейскими произойдетъ сама собою.

Независимо отъ всего вышесказаннаго, проведеніе Закаспійской желѣзной дороги должно оказать и уже оказало громадное содѣйствіе къ поднятію важнѣйшей отрасли отечественнаго производства — разведенію хлопка и хлопковыхъ плантацій въ Средней Азіи вообще, и въ Закаспійской области, въ особенности. Вопросъ о среднеазіатскомъ хлопководствѣ настолько имѣетъ серьезное значеніе въ нашей отечественной фабрично-заводской промышленности, что объ немъ слѣдуетъ сказать нѣсколько подробнѣе.

По отзывамъ изслѣдователей Средней Азіи — Гумбольдта, Риттера, Костенко, Элизе Реклю, Семенова и другихъ, во всей Арало-Каспійской покатости произрастаетъ ежегодно до 3.000.000 пудовъ хлопка, большинство котораго потребляется мѣстнымъ населеніемъ на бѣлье и одежду очень низкаго качества и достоинства, и только лишь небольшая часть его, а именно не свыше 700.000 пудовъ вывозилась въ Россію и потреблялась преимущественно московскими бумагопрядильнями. Причина, почему наши бумагопрядильни потребляли преимущественно заграничный хлопокъ, совершенно игнорируя средне-азіатскій, кроется главнымъ образомъ въ недоброкачественности послѣдняго и въ трудной его доставкѣ въ Европейскую Россію. Между тѣмъ, на сколько для насъ важно значеніе хлопчато-бумажной промышленности, видно изъ того, что для обработки хлопка въ Россіи, въ 1884 году существовало болѣе 900 фабрикъ и заводовъ, въ общей сложности производившихъ на 218.226.000 рублей издѣлій, причемъ занималось обработкой 222.190 рабочихъ; количество же пудовъ хлопка-сырца, привезеннаго изъ заграницы въ Россію, за шестилѣтіе съ 1883 по 1888 годъ было:

1883 г.	8.409.311	пуд.
1884 »	6.786.817	»
1885 »	6.937.872	»
1886 »	7.248.000	»
1887 »	10.056.000	»
1888 »	6.890.000	»

Что въ среднемъ составляетъ 7.726.616 пудовъ. Изъ отчетовъ же Оренбургской дороги за 1883—1888 г.г. видно, что изъ Средней Азіи привезено хлопка:

1883 г.	. . . . .	602.572 пуда.
1884 »	. . . . .	626.184 »
1885 »	. . . . .	667.765 »
1886 »	. . . . .	831.158 »
1887 »	. . . . .	544.545 »
1888 »	. . . . .	417.182 »

что въ среднемъ составитъ 604.901 пудовъ ежегодно.

Такимъ образомъ семь милліоновъ пудовъ хлопка-сырца наши бумагопрядильни получаютъ извнѣ, главнымъ образомъ изъ Америки, затѣмъ изъ Британской Индіи и самое незначительное количество изъ Египта. По существующимъ на биржѣ цѣнамъ, низшая стоимость привознаго хлопка 10 р. 75 к., и высшая 13 р. 80 к., но если даже принять среднюю стоимость пуда въ 10 р., то выходитъ, что за одинъ хлопокъ Россія платитъ заграницѣ свыше семидесяти милліоновъ рублей, принимая во вниманіе, что наши бумажно-мануфактурныя издѣлія направляются исключительно на восточные рынки и только бумаго-прядильный раіонъ Царства Польскаго снабжаетъ нѣкоторые города Балканскаго полуострова и Европейскую Турцію. Западная-же Европа закрыта для насъ какъ рынокъ сбыта мануфактурныхъ издѣлій, на томъ простомъ основаніи, что мы еще не дошли совершенства выдѣлки французскаго и англійскаго рабочаго.

Состояніе хлопководства въ Средней Азіи до сооруженія Закаспійской желѣзной дороги было таково, что совершенно не отвѣчало потребностямъ нашей отечественной промышленности. Воздѣлываніе тамъ хлопка стояло на весьма низкой степени развитія, такъ что даже незначительное количество хлопка, получаемаго оттуда, потреблялось московскими фабрикантами лишь на пряжу самыхъ низкихъ нумеровъ; происходило это главнымъ образомъ потому, что разведеніе въ Средней Азіи хлопчатника не составляло спеціальной отрасли сельско-хозяйственной промышленности, и хлопокъ являлся только однимъ изъ видовъ среди другихъ плодо-перемѣнныхъ растеній; трудно было найти чего-либо похожаго на плантаціи, а были только отдѣльные малые участки—клочки земли, засѣянные хлопкомъ. Существенный недостатокъ средне-азіатскаго хлопка—незначительная длина и грубость самаго волокна, которое короче на ½ дюйма американскаго, при значительной толщинѣ волокна. Этотъ недостатокъ могъ бы быть

устраненъ и въ настоящее время устраняется, только воздѣлываніемъ американскаго хлопчатника, примѣромъ чему можетъ служить сдѣланный въ 1875 году ташкентскимъ жителемъ Мулла-Юнчи Тайчибаевымъ опытъ посѣва американскаго хлопка изъ сѣмянъ Upland'a т. е. нагорнаго хлопчатника самаго распространеннаго въ Америкѣ; высѣвая ежегодно полученный имъ урожай хлопчатниковыхъ сѣмянъ, онъ имѣлъ въ 1884 году девятый переродъ, причемъ полученные отъ урожая этого года волокно было очень высокаго качества и ни въ чемъ не уступало американскому хлопчатнику.

Съ этихъ поръ не только русское общество, но и за границею, въ Европѣ и даже въ Америкѣ обратили вниманіе на необыкновенно быстрое развитіе въ Туркестанскомъ краѣ культуры американскаго хлопка *). Дѣйствительно, прошло едва лишь нѣсколько лѣтъ, какъ начались серьезныя попытки замѣны туземнаго хлопка американскимъ и въ русскихъ владѣніяхъ Средней Азіи русскіе и туземные предприниматели устроили уже обширныя хлопковыя плантаціи, а результатъ превзошелъ всѣ ожиданія. Въ 1884 году въ Туркестанскомъ краѣ было подъ американскимъ хлопкомъ всего 205 десятинъ, давшихъ 10 тысячъ пудовъ волокна; въ 1887 году было уже 14.338 десятинъ и отправлено 212.000 пудовъ волокна; въ 1888 году—37.137 десятинъ, давшихъ 561.614 пуд. волокна, на сумму почти въ $2^{1}/_{2}$ милліона рублей. Въ 1889 году отправлено изъ Туркестана очищеннаго хлопка уже на сумму болѣе 6 милл. рублей.

Должно замѣтить, что даже и въ Америкѣ культура хлопчатника принадлежитъ къ числу новыхъ, поздно возникшихъ отраслей промышленности. Еще лѣтъ 80 тому назадъ Соединенные Штаты почти не производили того лучшаго по своимъ качествамъ хлопка, который извѣстенъ нынѣ подъ названіемъ „американскаго“. Въ 1800 году ввозъ хлопка-сырца изъ Америки не превышалъ 95 тысячъ килограммовъ. Въ 1784 году Англія конфисковала тюки хлопка, доставленные изъ Соединенныхъ Штатовъ, подъ предлогомъ, что Америка не можетъ производить хлопка хорошаго качества. Это притѣсненіе, вмѣсто того, чтобы обезкуражить американцевъ, только возбудило ихъ самолюбіе и дѣятельность, такъ что, тридцать лѣтъ спустя, они вывозили уже почти половину всего хлопка, потреблявшагося тогда во всемъ свѣтѣ.

*) Весьма интересныя свѣдѣнія о среднеазіатскомъ хлопководствѣ помѣщены въ изданномъ г. Н. Маевымъ «Туркестанская выставка 1890 г.», откуда мы отчасти беремъ эти свѣдѣнія.

Туркестанъ и Закавказье лежатъ почти подъ одной широтой съ сѣверной окраиной хлопковаго пояса Сѣверной Америки (Техасъ, Георгія и т. д.). Но климатическія условія у насъ совсѣмъ иные; нагляднѣе всего это выражается уже въ томъ обстоятельствѣ, что въ Америкѣ хлопокъ вездѣ, не исключая даже Калифорніи, сѣется безъ искусственнаго орошенія, что у насъ невозможно. Поэтому между сортами, которые растутъ въ Соединенныхъ Штатахъ, можно выбрать только немногіе, подходящіе къ почвѣ Хивы, Мерва, Ташкента, Бухары и Закавказья.

На среднеазіатскій хлопокъ впервые обращено было серьезное вниманіе въ началѣ 50-хъ годовъ, когда, вслѣдствіе войны съ Англіею, закрытъ былъ доступъ американскому хлопку въ Россію. Необходимость эта заставила тогда фабрикантовъ обратиться къ бухарскому хлопку, который и поднялся въ цѣнѣ, на московскомъ рынкѣ до 12 руб. за пудъ. Понятно, что это тотчасъ-же вызвало усиленный привозъ среднеазіатскаго хлопка въ Россію, преимущественно чрезъ Оренбургъ. Но съ окончаніемъ войны, фабриканты снова обратились къ американскому хлопку, какъ болѣе доброкачественному и цѣна на азіатскій хлопокъ сильно пала.

Съ завоеваніемъ Ташкента и съ образованіемъ Туркестанскаго края, начались тотчасъ-же заботы о распространеніи здѣсь культуры американскаго хлопка.

Опыты доказали, что дальнѣйшее распространеніе посѣвовъ хлопка должно направиться южнѣе, причемъ параллель г. Ходжента признается за грань, къ югу отъ которой хлопководство должно процвѣтать. Необходимость уклоненія на югъ подтверждается отчасти тѣмъ, что въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки хлопчатникъ, засѣваемый въ мѣстностяхъ, лежащихъ южнѣе 38 параллели, приноситъ волокна вдвое болѣе, чѣмъ на территоріяхъ, простирающихся къ сѣверу отъ нея. Ташкентъ-же находится подъ 41° с. ш. Группировка главной массы хлопковыхъ плантацій близъ Ташкента обусловливается, какъ мѣстомъ жительства здѣсь главныхъ хлопководовъ, т. е. піонеровъ хлопковаго дѣла въ краѣ, такъ и обиліемъ ирригаціонной воды, по сравненію съ мѣстностями, лежащими южнѣе, и вмѣстѣ съ тѣмъ доступностью аренды и покупки здѣсь земель. Но наибольшая обезпеченность предпріятія, на ряду съ несомнѣнною его выгодностью, должны неминуемо побудить предпринимателей искать и на югѣ пригодныхъ для хлопка участковъ.

Такимъ образомъ Ферганская область, занимающая долину,

окруженную горами и съ сравнительно болѣе мягкимъ климатомъ, имѣетъ всѣ шансы къ тому, чтобы сдѣлаться обширнѣйшимъ хлопководнымъ раіономъ. Въ Самаркандской области и въ разныхъ мѣстахъ Бухарскаго ханства климатъ также мягокъ, но дороговизна земель и болѣе скудное орошеніе служатъ сильнымъ тормазомъ къ развитію здѣсь культуры хлопка въ обширныхъ размѣрахъ. Въ прекрасныхъ климатическихъ условіяхъ находится также и Закаспійскій край, гдѣ вегетаціонный періодъ на цѣлый мѣсяцъ длиннѣе, чѣмъ у насъ, въ Туркестанѣ, и гдѣ поэтому хлопокъ развивается съ роскошью, неизвѣстною здѣсь. Въ Закаспійской области можно было-бы испытать, съ значительной надеждой на успѣхъ культуру египетскаго хлопчатника, не вызрѣвающаго у насъ, и болѣе цѣннаго, чѣмъ различные сорты Upland'a. Египетскій хлопокъ, съ черными голыми сѣмянами, представляетъ, какъ извѣстно, разновидность си-ай-ланда (Sea Island).

Извѣстно, что при благопріятныхъ условіяхъ въ Бухарѣ получается съ десятины отъ 40 до 60 пуд. хлопка (шишки), цѣна которой отъ 80 коп. до 1 руб., тогда какъ американскаго хлопка при тѣхъ-же условіяхъ получается отъ 60 до 80 пуд., причемъ цѣна шишки отъ 1 р. 40 к. до 1 р. 80 к. за пудъ. Изъ одного пуда мѣстной шишки получается 9 фунт., тогда какъ изъ американской 15 фунт., такимъ образомъ съ десятины получается мѣстнаго чистаго хлопка отъ 10 до 14 пудовъ, а американскаго отъ $22^1/_2$ до 30 пуд. Изъ сопоставленія этихъ данныхъ относительно количества пудовъ хлопка, получаемаго съ одной десятины, видно, что для того чтобы въ будущемъ совершенно вытѣснить привозный хлопокъ, необходимо имѣть обработанной земли и притомъ хорошо орошенной 500.000 десятинъ, считая что Россія ежегодно потребляетъ 8,000.000 пудовъ и что одна десятина въ среднемъ дастъ 20 пуд. хлопка.

Извѣстно также, что хлопчатникъ, по своимъ естественнымъ свойствамъ, растеніе солнечное, не боящееся сильныхъ лѣтнихъ жаровъ, вотъ почему старые американскіе плантаторы говорятъ, что сухое лѣто давало лучшіе сборы хлопчатника, что подтверждается и опытомъ; такъ въ 1860 году съ мая по конецъ ноября не выпало ни капли дождя, между тѣмъ сборъ хлопчатника въ Луизіанѣ далъ съ десятины по $5^1/_2$ кипъ (44 пуда) превосходнаго качества хлопка. Ахалъ-Текинскій, Мервскій Тедженскій оазисы, орошаемые: первый 36 многоводными арыками, а послѣдніе рѣками Мургабомъ и Теджеиомъ, весьма обильными водою, въ особеенности весною, когда засѣянный

руемой почему-то нашими бумагопрядильщиками, далѣе лекарственныхъ предметовъ, шерсти, фисташковыхъ ядрышекъ, гранатовой корки, черной и рыжей мерлушки, бараньихъ и лисьихъ шкурокъ, миндаля, очищенныхъ фисташекъ кунжутнаго и зигирнаго (родъ льняного) сѣмени, въ общей сложности на сумму 3,983.270 р. Нельзя, наконецъ, не отмѣтить еще одного знаменательнаго факта, что въ послѣднее время многіе изъ индійскихъ торговыхъ домовъ и купцовъ воспользовались Закаспійской желѣзной дорогой для торговли съ Бухарой, желая этимъ путемъ избѣгнуть раззорительныхъ поборовъ со стороны афганскихъ властей при транзитѣ черезъ Афганистанъ. Избранный индійскими купцами кружный путь слѣдующій: Бомбей, далѣе черезъ Персидскій заливъ до Бендеръ-Бушира, Персія, Хороссанъ до центра Закаспійскаго края— Асхабада, откуда по желѣзной дорогѣ до Бухары. Не признаки ли это будущаго всемірно-культурнаго значенія русской среднеазіатской желѣзной дороги?..

Такимъ образомъ Закаспійская желѣзная дорога, дойдя до центра арало-каспійской низменности, упрочивая наше политическое преобладаніе въ Средней Азіи, вмѣстѣ съ тѣмъ является могучимъ двигателемъ къ оживленію и поднятію торговли и промышленности Средней Азіи, которая, будучи отдалена отъ Европы отсутствіемъ удобныхъ, скорыхъ и дешевыхъ путей сообщенія, занимала одно изъ послѣднихъ мѣстъ въ торговлѣ, не смотря на свои громадныя, природныя богатства.

КОНЕЦЪ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

а) Станціи Закаспійской военной желѣзной дороги, разстояніе между ними и стоимость проѣзда отъ Узунъ-Ада до Самарканда и обратно.

б) Таблицы кратчайшихъ разстояній и стоимость проѣзда между С.-Петербургомъ, Москвою и Самаркандомъ.

в) Маршруты кратчайшихъ разстояній и стоимость проѣзда между Лондономъ, Парижемъ, Берлиномъ, Вѣной, Константинополемъ и Самаркандомъ.

г) Почтовое сообщеніе между Самаркандомъ и Ташкентомъ.

д) Карта Закаспійскаго края и Закаспійской желѣзной дороги (въ концѣ книгѣ).

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

ПРЕДИСЛОВІЕ 3

ГЛАВА I. Постепенное движеніе Россіи въ Среднюю Азію; что вызвало сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги; 1885 годъ, неурядицы на афганской границѣ, битва подъ Кушкомъ и возможность разрыва съ Англіей вызываютъ продолженіе сооруженія Закаспійской дороги отъ Кизилъ-Арвата до Самарканда 5

ГЛАВА II. Постройка перваго участка отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата 10

ГЛАВА III. Постройка дороги отъ Кизилъ-Арвата до Аму-Дарьи . . 14

ГЛАВА IV. Участокъ отъ Аму-Дарьи до Самарканда; исторія его постройки 16

ГЛАВА V. Особенности при сооруженіи Закаспійской дороги, непрактиковавшіяся доселѣ на другихъ дорогахъ въ Россіи; затрудненія, встрѣчавшіяся при ея сооруженіи 19

ГЛАВА VI. Техническій очеркъ линіи Закаспійской желѣзной дороги. 27

ГЛАВА VII. Строитель Закаспійской желѣзной дороги; очеркъ дѣятельности его въ Средней Азіи 42

ГЛАВА VIII. Закаспійская дорога въ торговомъ отношеніи 47

ПРИЛОЖЕНІЯ:

а) Станціи Закаспійской военной желѣзной дороги, разстояніе между ними и стоимость проѣзда отъ Узунъ-Ада до Самарканда и обратно 67

б) Таблицы кратчайшихъ разстояній и стоимость проѣзда между С.-Петербургомъ, Москвой и Самаркандомъ 69

в) Маршруты кратчайшихъ разстояній и стоимость проѣзда между Лондономъ, Парижемъ, Берлиномъ, Вѣной, Константинополемъ и Самаркандомъ 72

г) Почтовое сообщеніе между Самаркандомъ и Ташкентомъ 76

а) Закаспійская военная желѣзная дорога.

Названіе станцій, разстояніе между ними и стоимость проѣзда [1]).

Число верстъ.		Названіе станцій.	Плата за проѣздъ пассажировъ и провозная стоимость багажа.					
			За проѣздъ одного пассаж. [2]) въ вагонѣ.				За провозъ 10 фун. багажа.	
			II класса.		III класса.			
Отъ ст. «Узунъ-Ада».	Между станціями.		Р.	К.	Р.	К.	Р.	Коп.
—	—	Узунъ-Ада буф.	—	—	—	—	—	—
26	26	Михайловская буф. . . .	0	74	0	38	—	1,63
48	22	Мулла-Кара	1	35	0	69	—	3,00
82	34	Балла-Ишемъ буф.	2	31	1	18	—	5,13
112	30	Айдинъ	3	15	1	61	—	7,00
127	15	Перевалъ	3	58	1	83	—	7,94
143	16	Ахча-Кайма	4	03	2	06	—	8,94
174	31	Казанджикъ буф.	4	90	2	51	—	10,88
190	16	Узунъ-Су	5	35	2	74	—	11,86
213	23	Ушакъ	5	99	3	56	—	13,81
243	30	Кизилъ-Арватъ буф. . .	6	84	3	50	—	15,19
270	27	Коджъ	7	60	3	89	—	16,88
294	24	Бами буф.	8	28	4	23	—	18,38
324	30	Арчманъ	9	11	4	66	—	20,25
354	30	Бухарденъ буф.	9	96	5	09	—	22,13
381	27	Келята	10	71	5	47	—	23,81
406	25	Геокъ-Тепе	11	43	5	84	—	25,38
428	22	Безменнъ	12	04	6	15	—	26,75
448	20	Асхабадъ буф.	12	60	6	44	—	28,00
458	10	Анау	—	—	—	—	—	—
480	22	Гяурсъ	13	50	6	90	—	30,00
504	24	Ахсу	13	98	7	14	—	31,06
518	14	Баба-Дурмазъ буф. . . .	14	58	7	45	—	32,38
536	18	Артыкъ буф.	15	08	7	71	—	33,50
551	15	Каушутъ	—	—	—	—	—	—
568	17	Каахка буф.	15	98	8	17	—	35,30
586	18	Армапъ-Сагадъ	16	49	8	43	—	36,63

[1]) Въ виду измѣняемости росписанія времени прихода и отхода поѣздовъ, согласованныхъ съ лѣтнимъ и зимнимъ росписаніемъ почтоваго пароходства по Каспійскому морю—мы этихъ свѣдѣній здѣсь не помѣщаемъ, отсылая читателя къ русскимъ и заграничнымъ путеводителямъ по желѣзнымъ дорогамъ.—Здѣсь только замѣтимъ, что на Закаспійской желѣзной дор. не введенъ I классъ и во всѣхъ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ имѣются отлично устроенные вагоно-буфеты съ горячими, холодными блюдами, винами и закусками, а также всѣ мѣста въ пассажирскихъ вагонахъ приспособлены для спанья, подобно существующимъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ спеціальнымъ спальнымъ вагонамъ, но только безъ вниманія особой прилаты.

[2]) Со включеніемъ Государственнаго сбора.

Число верстъ.		Названіе станцій.	Плата за проѣздъ пассажировъ и провозная стоимость багажа.					
			За проѣздъ одного пассажира.				За провозъ 10 фун. багажа.	
			въ вагонѣ.					
			II класса.		III класса.			
Отъ ст. «Узунъ-Ада»	Между станціями.		Р.	К.	Р.	К	Р.	К.
607	21	Душакъ буф.	17	08	8	73	—	37,34
627	20	Такиръ	17	64	9	02	—	39,19
651	24	Теджень буф.	18	31	9	36	—	40,69
673	22	Геокъ-Сюръ	18	93	9	67	—	42,06
698	25	Джувджуклу	19	64	10	04	—	43,63
723	25	Дортъ-Кую	20	34	10	40	—	45,19
746	23	Карабата	20	99	10	73	—	46,63
770	24	Мервъ буф	21	66	11	07	—	48,13
796	26	Байрамъ-Али буф. . . .	22	39	11	44	—	49,75
813	17	Курбанъ-Кала	22	86	11	68	—	50,81
831	18	Кельчи	23	38	11	95	—	51,94
853	22	Равнина	23	99	12	26	—	53,31
872	19	Учъ-Аджи буф.	24	53	12	54	—	54,50
901	29	Пески	25	34	12	95	—	56,31
931	30	Репетекъ буф.	26	19	13	39	—	58,19
951	23	Караулъ-Кую	26	84	13	72	—	59,63
976	22	Бархапы	27	45	14	03	—	61,00
998	22	Аму-Дарья буф.	28	08	14	35	—	62,38
1005	7	Фарабъ буф.	28	26	14	44	—	62,81
1026	21	Ходжа-Давлетъ	28	86	14	75	—	64,13
1045	19	Каракуль буф.	29	39	15	02	—	65,31
1069	24	Якатутъ	30	06	15	36	—	66,81
1087	18	Мургакъ	30	58	15	63	—	67,94
1110	23	Бухара буф.	31	23	15	96	—	69,38
1134	24	Кую-Мазаръ	31	90	16	31	—	70,88
1143	9	Водокачка	—	—	—	—	—	—
1151	8	Кизилъ-Тепе буф.	32	38	16	55	—	71,94
1172	21	Маликъ	32	96	16	85	—	73,25
1196	24	Кермине буф.	33	64	17	19	—	74,75
1220	24	Зіадинъ буф.	34	31	17	54	—	76,25
1244	24	Тугай-Робатъ	34	99	17	88	—	77,75
1271	27	Катты-Курганъ буф. . . .	35	75	18	27	—	79,44
1295	24	Нагорная	36	43	18	62	—	80,94
1322	27	Джума	37	19	19	01	—	82,63
1344	22	Самаркандъ буф. . . .	37	80	19	32	—	84,00

б) ТАБЛИЦЫ

кратчайшаго разстоянія между С.-Петербургомъ и Самаркандомъ.

1-е Направленіе черезъ Черное и Каспійское моря:

С.-Петербургъ—Москва	609 верстъ.
Москва—Курскъ	503 „
Курскъ—Лозовая	368 „
Лозовая—Севастополь	570 „
Севастополь—Батумъ (по Черному морю):	
Батумъ—Баку (по Закавказской ж. д.) .	843 „
Баку—Узунъ-Ада [1]) по Каспійскому морю:	
Узунъ-Ада—Самаркандъ (по Закаспійской ж. дор.)	1.344 „

Стоимость проѣзда:

	1 классъ.	2 классъ.	3 классъ.
С.-Петербургъ—Москва .	20 р. — к.[2])	16 р. 99 к.[3])	8 р. 68 к.
Москва—Курскъ . . .	18 „ 55 „	14 „ 14 „	7 „ 22 „
Курскъ—Лозовая . . .	13 „ 80 „	10 „ 35 „	5 „ 29 „
Лозовая—Севастополь .	21 „ 38 „	16 „ 04 „	8 „ 20 „
Севастополь—Батумъ . .	39 „ — „	30 „ 50 „	9 „ 80 „
Батумъ—Баку	47 „ 43 „	35 „ 56 „	18 „ 18 „
Баку—Узунъ-Ада . . .	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ.	по 2-му кл.[4])	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего .	210 р. 26 к.	170 р. 38 к.	81 р. 19 к.

[1]) На пароходахъ О-ва «Кавказъ и Меркурій».
[2]) Въ курьерскомъ поѣздѣ 27 р. 50 к.
[3]) Въ почтовомъ поѣздѣ 18 р. 75 к.
[4]) Вагоновъ 1 класса на Закаспійской дор гѣ не существуетъ, какъ сказано въ примѣчаніи къ приложенію *a*.

2-е Направленіе черезъ Кавказскій хребетъ:

С.-Петербургъ—Москва	609 верстъ.
Москва—Рязань	185 „
Рязань—Козловъ	199 „
Козловъ—Ростовъ	778 „
Ростовъ—Владикавказъ	652 „
Владикавказъ—Тифлисъ (по военно-грузинской шосейной дорогѣ) . . .	200 „
Тифлисъ—Баку	513 „
Баку—Узунъ-Ада	
Узунъ-Ада—Самаркандъ	1.344 „

Стоимость проѣзда:

	1 классъ.	2 классъ.	3 классъ.
С.-Петербургъ—Москва .	20 р. — к.	16 р. 99 к.	8 р. 68 к.
Москва—Рязань	6 „ 98 „	5 „ 22 „	2 „ 68 „
Рязань-Козловъ	7 „ 43 „	5 „ 56 „	2 „ 84 „
Козловъ—Ростовъ-на-Дону	29 „ 18 „	21 „ 89 „	11 „ 19 „
Ростовъ—Владикавказъ .	24 „ 45 „	18 „ 34 „	9 „ 37 „
Владикавказъ — Тифлисъ (въ почтовыхъ экипажахъ) .	18 „ — „	12 „ — „	5 „ — „
Тифлисъ—Баку	28 „ 98 „	21 „ 73 „	11 „ 11 „
Баку—Узунъ-Ада . . .	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ .	по 2-му кл.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего .	179 р. 82 к.	148 р. 03 к.	74 р. 63 к.

3-е Направленіе черезъ Нижній-Новгородъ на Астрахань (только во время навигаціи).

С.-Петербургъ—Москва	609 верстъ.
Москва—Нижній-Новгородъ	410 „
Нижній-Новгородъ—Астрахань (по Волгѣ) .	2.165 „
Астрахань—Узунъ-Ада (черезъ фортъ Александровскъ)	
Узунъ-Ада—Самаркандъ.	1343 „

Стоимость проѣзда:

	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
С.-Петербургъ—Москва	20 р. — к.	16 р. 99 к.	8 р. 68 к.
Москва—Н.-Новгородъ	15 „ 38 „	11 „ 53 „	5 „ 89 „

		1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
Нижній-Новгородъ — Астрахань . . .	На пароходахъ О-ва «Кавказъ и Меркурій».	30 р. — к.	20 р. — к.	9 р. 80 к.
Астрахань—Узунъ-Ада		34 „ — „	22 „ — „	10 „ 00 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ		По 2 классу	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . . .		137 р. 18 к.	108 р. 32 к.	53 р. 69 к.

4-е Направленіе на Царицынъ (только во время навигаціи).

С.-Петербургъ—Москва	690	верстъ.
Москва—Рязань	185	„
Рязань—Козловъ	199	„
Козловъ—Грязи	60	„
Грязи—Царицынъ	564	„
Царицынъ—Астрахань, (по Волгѣ)	480	„
Астрахань—Баку . . . . по Каспійскому		
Баку—Узунъ-Ада . . . . морю.		
Узунъ-Ада—Самаркандъ	1344	„

Стоимость проѣзда.

	1-го класса	2-го класса.	3-го класса.
С.-Петербургъ—Москва .	20 р. — к.	16 р. 99 к.	8 р. 68 к.
Москва—Рязань	6 „ 98 „	5 „ 22 „	2 „ 68 „
Рязань—Козловъ	7 „ 43 „	5 „ 56 „	2 „ 84 „
Козловъ—Грязи	2 „ 25 „	1 „ 62 „	— „ 86 „
Грязи—Царицынъ	21 „ 19 „	15 „ 89 „	8 „ 12 „
Царицынъ—Астрахань .	8 „ 30 „	5 „ 30 „	3 „ 25 „
Астрахань—Баку	25 „ — „	19 „ — „	7 „ 70 „
Баку—Узунъ-Ада	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ .	по 2-му кл.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . . .	150 р. 95 к.	116 р. 38 к.	57 р. 95 к.

в) Прямое заграничное сообщеніе съ Самаркандомъ.

1-е Направленіе. Лондонъ—Парижъ—Вѣна—Самаркандъ, черезъ Константинополь.

	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
Лондонъ—Парижъ (чрезъ Кале) . . .	около 30 р.—к.[1]) (75 франковъ)	ок. 22 р. 50 к. (56 фр. 25 сант.)	
Парижъ — Вѣна (чрезъ Страсбургъ) .	около 60 р. 40 к. (150 фр. 90 сант.)	ок. 49 р. 60 к. (123 фр. 70 с.)	
Вѣна — Константинополь (чрезъ Бѣлградъ.	около 92 р. 00 к. (228 фр. 90 сант.	ок. 60 р. 00 к. (167 ф. 60 с.)	[2])
Константинополь-Батумъ (по Черному морю.	37 р. — к.[3])	28 р. — к.	9 р. 19 к.
Батумъ—Баку . .	47 „ 43 „	35 „ 56 „	18 „ 18 „
Баку—Узунъ-Ада.	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ	по 2-му классу.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . .	316 р. 63 к.	251 р. 46 к.	51 р. 15к.[4])

2-е Направленіе. Лондонъ—Парижъ—Вѣна, черезъ Одессу, въ Самаркандъ.

	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
Лондонъ — Парижъ, чрезъ Кале	30 р. — к.	22 р. 50 к.	
Парижъ—Вѣна, чрезъ Страсбургъ.	60 „ 40 „	49 „ 60 „	

[1]) Считая франкъ въ 40 копѣекъ.

[2]) 3-й классъ на заграничныхъ дорогахъ имѣется только въ пассажирскихъ поѣздахъ, не согласованныхъ съ прямымъ кратчайшимъ и скорѣйшимъ направленіемъ. стоимость проѣзда въ 3-мъ классѣ равна половинѣ стоимости 2-го класса.

[3]) На пароходахъ «Русскаго Общества Пароходства и Торговли».

[4]) Только отъ Константинополя до Самарканда.

Вѣна — Волочискъ (русская граница) . . .	36 р. — к.[1]) (44 гульд. 99 кр.	27 р. — к. (33 г. 71 кр.)	15 р. 45 к. 19 г. 67 кр.)
Волочискъ—Жмеринка	5 р. 66 к.	4 р. 25 к.	2 р. 27 к.
Жмеринка—Одесса .	13 „ 58 „	10 „ 19 „	5 „ 21 „
Одесса—Батумъ (пароходомъ)	39 „ — „	30 „ 50 „	9 „ 80 „
Батумъ—Баку . . .	47 „ 43 „	35 „ 56 „	18 „ 18 „
Баку—Узунъ-Ада. .	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада — Самаркандъ	по 2-му кл.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . . .	281 р. 87 к.	226 р. 40 к.	74р. 63к.[2])

3-е. Круговое направленіе на Лондонъ — Парижъ—Берлинъ—Варшава—С.-Петербургъ, чрезъ Кавказскій Хребетъ до Самарканда

	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
Лондонъ — Парижъ (чрезъ Кале)	30 р. — к.	22 р. 50 к.	
Парижъ—Берлинъ .	50 „ 45 „ (126 фр. 40 с.)	37 „ — „ (92 фр. 60 с.)	
Берлинъ — Александрово[3]) (русская граница)	18 р. — к.[4]) (36 мар. 70 пф.)	13 р. 70 к. (27 м. 30 пф.)	
Александрово — Варшава	9 р. 14 к. (7р. 95к. въ пассаж.)	6 р. 86 к. (5р.96к. въ пас.)	3 р. 15 к.
Варшава — С.-Петербургъ	39 р. 19 к.	29 р. 39 к.	15 р. 02 к.
С.-Петербургъ — Москва	20 „ — „	16 „ 99 „	8 „ 68 „
Москва—Рязань . .	6 „ 98 „	5 „ 22 „	2 „ 58 „
Рязань—Козловъ . .	7 „ 43 „	5 „ 56 „	2 „ 84 „
Козловъ—Ростовъ на Дону	29 „ 18 „	21 „ 89 „	11 „ 19 „
Ростовъ — Владикавказъ	24 „ 45 „	18 „ 34 „	9 „ 37 „

[1]) Считая австрійскій гульденъ 80 коп.
[2]) Отъ Вѣны до Самарканда.
[3]) Или-же Берлинъ-Эйдкуненъ (русская граница) далѣе Ковно—Вильно—Петербургъ, минуя, такимъ образомъ Варшаву.
[4]) Считая германскую марку въ 50 копѣекъ.

Владикавказъ — Тифлисъ (по военно-грузинской дорогѣ)	18 р. — к.	12 р. — к.	5 р. — к.
Тифлисъ—Баку .	28 „ 98 „	21 „ 73 „	11 „ 11 „
Баку—Узунъ-Ада . .	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ	по 2-му кл.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . .	333 р. 60 к.	264 р. 94 к.	92 р. 86 к.

4-е Направленіе тоже на Вѣну, Лембергъ, Одессу, Новороссійскій портъ, чрезъ Кавказскій хребетъ, до Самарканда.

	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.
Лондонъ — Парижъ черезъ Кале	30 р. — к.	22 р. 50 к.	
Парижъ—Вѣна . .	60 „ 40 „	49 „ 60 „	
Вѣна — Волочискъ (русская граница) . .	36 „ — „	27 „ — „	
Волочискъ—Одесса .	19 „ 24 „	14 „ 44 „	7 р. 38 к.
Одесса-Новороссійскъ, (по Черному морю) . .	25 „ — „	19 „ — „	5 „ 40 „
Новороссійскъ — Тихорѣцкая—Тихорѣцкая-Владикавказъ	18 „ 04 „	13 „ 53 „	6 „ 91 „
Владикавказъ — Тифлисъ (почтовымъ дилижансомъ)	18 „ — „	12 „ — „	5 „ — „
Тифлисъ—Баку . .	28 „ 98 „	21 „ 73 „	11 „ 11 „
Баку—Узунъ-Ада. .	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада — Самаркандъ	по 2-му кл.	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего . .	285 р. 46 к.	226 р. 60 к.	60 р. 02 к.

ПРИМѢЧАНІЯ:

1) Лица, ѣдущіе изъ Берлина по 1-му направленію на Константинополь—Самаркандъ, должны доѣхать до Вѣны.
1) Пассажиры, ѣдущіе изъ Берлина въ Самаркандъ по 2-му и 4-му направленіямъ (чрезъ Одессу) направляются на Краковъ, Лембергъ и Волочискъ (русская граница).
3) Пассажиры, ѣдущіе по 1-му направленію изъ Парижа до Самарканда, чрезъ Константинополь, могутъ пользоваться поѣздомъ „Express d'Orient“, отходящимъ изъ Парижа по Воскресеньямъ и Средамъ и изъ Константинополя по Понедѣльникамъ и Четвергамъ.

5-е. Направленіе (морское). Марсель — Константинополь — Самаркандъ.

Марсель—Мессина (по Средиземному морю) . .		2.038 миль.
Мессина—Дарданеллы (по Средиземному морю и Архипелагу)		
Дарданеллы—Константинополь (по Мраморному морю).		
Константинополь—Требизондъ . .	по Черному морю.	
Требизондъ—Батумъ.		
Батумъ—Баку по Закавказской жел. дорогѣ .		843 верстъ.
Баку—Узунъ-Ада (по Каспійскому морю) .		443 „
Узунъ-Ада — Самаркандъ (по Закаспійской желѣзной дорогѣ)		1343 „

Стоимость проѣзда:

	I класса.	II класса.	III класса.
Марсель—Батумъ (на пароходахъ К° „Messageries Maritimes“ [1]) для пассажировъ 1 и 2-го классовъ съ продовольствіемъ).	400 фр. около 135 р.	280 фр. около 95 р.	120 фр. около 40 р.
Батумъ—Баку	47 р. 43 к.	35 р. 56 к.	18 р 18 к.
Баку—Узунъ-Ада (на пароходахъ о-ва „Кавказъ и Меркурій“)	12 „ — „	9 „ — „	4 „ 50 „
Узунъ-Ада—Самаркандъ .	— „ — „	37 „ 80 „	19 „ 32 „
Всего около .	232 р. 23 к.	177 р. 36 к.	82 р. — к.

[1]) Конторы компаніи находятся: въ Марселѣ, улица Каннебьеръ (Cannebiers, 16).

Въ Батумѣ, близъ набережной, противъ гостинницы «Франція».

г) Почтовое сообщеніе между Самаркандомъ и Ташкентомъ.

	верстъ.
Отъ Самарканда до ст. Джимбай	19¾
„ ст. Джимбай „ „ Каменный мостъ . . .	19¾
„ „ Каменный мостъ до Сарайлыкъ	15
„ „ Сарайлыкъ до Яны-Курганъ	17
„ „ Яны-Курганъ до укр. Джизакъ	25
„ „ Джизакъ до Учь-Тюбе	15
„ „ Учь-Тюбе до Агачты	22
„ „ Агачты до Мурза-Робатъ	31
„ „ Мурза-Робатъ до Малекъ	33
„ „ Малекъ до укр. Чиназъ	23
„ „ укр. Чиназъ до Старо-Ташкентской . .	22
„ „ Старо-Ташкентской до Ніазбашъ . . .	21
„ „ Ніазбашъ до Ташкента	20¾
Всего	285¼ в.

Прогонная плата взимается по 2½ коп. съ версты и лошади, такъ что за двѣ лошади между Самаркандомъ и Ташкентомъ слѣдуетъ уплатить 14 руб. 30 коп.

КАРТА
ЗАКАСПІЙСКОЙ ОБЛАСТИ и ЗАКАСПІЙСКОЙ ВОЕННОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

СПЕЦІАЛЬНО СОСТАВЛЕННАЯ ДЛЯ ИЗДАНІЙ А.И. РОДЗЕВИЧА.

а) Очеркъ постройки Закаспійской военной желѣзной дороги и ея значеніе для русско-среднеазіатской торговли и промышленности.

б) Путеводитель по Закаспійской военной желѣзной дорогѣ.

1891 г.

Масштабъ 1 : 2.520.000

Въ Англійск. дюйм. 60 в.

0 20 40 60 120 вер.

ЗАЛИВЪ КАРА-БУГАЗСКІЙ

(Аджи Дарья)

ВОЗВ. УСТЮРТЪ

ТУРКМЕНЫ ЙОМУДЫ

УѢЗДЪ КРАСНОВОДСКІЙ

ПОЛУОСТР. ДАРДЖА

Красноводскъ

ЛИТОВКИ ДЖАФАРБАЙЦЕВЪ

КОЧЕВЫЕ ТУРКМЕНЫ

ЗИМОВКИ ДЖАФАРБАЙЦЕВЪ ИЗЪ АТАКАЙЦЕВЪ

АСТРАБАДЪ

САРИ

Барферушъ

Себзепаръ

Нишапуръ

Мешхедъ

ТУРШИЗЪ

ГЕРАТЪ

ХИВА

Петръ Александровскъ

Кр. Каинсаны

Кермине

БУХАРА

САМАРКАНДЪ

Каттакурганъ

Нарпаймъ

Бурдальыкъ

Кирки

Карши

КОЧ. КАРА ТУРКМЕНОВЪ

ТУРКМЕНЫ АЛИЛИ

Аидхой

Шибиркханъ

Меймене

ТУРКМЕНЫ САРЫКЪ

ДЖЕМШИДЫ

ХЕЗАРЕЙ

ФИРУЗКУИ

ХАФТЪ-ХАУЗЪ

ТУРКМЕНЫ ЧАУДОРЫ

ТУРКМЕНЫ ТЕКИНСКІЙ

ОКР. ТЕДЖЕНСКІЙ

ОКР. МЕРВСКІЙ

Пески Кара-кумъ

Ашхабадъ

ГОКЛАНЫ

Буджнурдъ

Кр. Каинсаны

Кермине

Бухара

Самаркандъ

Каттакурганъ

Нарпаймъ

Бурдальыкъ

Кирки

Карши

Аидхой

Шибиркханъ

Меймене

Ашхабадъ

Буджнурдъ

Мешхедъ

Нишапуръ

Себзепаръ

Барферушъ

Астрабадъ

Красноводскъ

Хафтъ-Хаузъ

Герать

Хирманъ

Тахта-Базаръ

Кушка

Пендэ

Мерверудъ

Мургабъ

Тедженъ

Ахалъ

Дарвазъ

Каракумъ

Кызылъ-кумъ

Кара-кумъ

Кара-куль

Каракульскій

Бухарскій

Зеравшанскій

Ферганскій

Сыръ-Дарьинскій

Закаспійскій

Каспійское море

Аральское море

Персія

Афганистанъ

Англійскіе владѣнія

Китай

Монголія

Синьцзянъ

Тибетъ

Индія

Пенджабъ

Кашмиръ

Памиръ

Гиндукушъ

Гималаи

Каракорумъ

Тянь-Шань

Алтай

Сибирь

Оренбургскій край

Семиреченская область

Ферганская область

Сыръ-Дарьинская область

Самаркандская область

Закаспійская область

Бухарскій эмиратъ

Хивинское ханство

Персидскій заливъ

Индійскій океанъ

Красное море

Средиземное море

Черное море

Каспійское море

Аральское море

Балтійское море

Бѣлое море

Ледовитый океанъ

Тихій океанъ

Атлантическій океанъ

Европа

Азія

Африка

Америка

Австралія

Полярный кругъ

Экваторъ

Меридіанъ Пулкова

Меридіанъ Гринвича

Меридіанъ Парижа

Меридіанъ Ферро

Меридіанъ Пекина

Меридіанъ Токіо

Меридіанъ Вашингтона

Меридіанъ Сиднея

Меридіанъ Мельбурна

Меридіанъ Веллингтона

Меридіанъ Гонолулу

Меридіанъ Сан-Франциско

Меридіанъ Нью-Йорка

Меридіанъ Рио-де-Жанейро

Меридіанъ Буэнос-Айреса

Меридіанъ Кейптауна

Меридіанъ Каира

Меридіанъ Александріи

Меридіанъ Константинополя

Меридіанъ Одессы

Меридіанъ Петербурга

Меридіанъ Москвы

Меридіанъ Казани

Меридіанъ Екатеринбурга

Меридіанъ Тобольска

Меридіанъ Томска

Меридіанъ Иркутска

Меридіанъ Якутска

Меридіанъ Владивостока

Меридіанъ Хабаровска

Меридіанъ Благовѣщенска

Меридіанъ Читы

Меридіанъ Нерчинска

Меридіанъ Кяхты

Меридіанъ Урги

Меридіанъ Пекина

Меридіанъ Токіо

Меридіанъ Сеула

Меридіанъ Нагасаки

Меридіанъ Шанхая

Меридіанъ Гонконга

Меридіанъ Сингапура

Меридіанъ Батавіи

Меридіанъ Рангуна

Меридіанъ Калькутты

Меридіанъ Бомбея

Меридіанъ Карачи

Меридіанъ Кабула

Меридіанъ Герата

Меридіанъ Мешхеда

Меридіанъ Тегерана

Меридіанъ Багдада

Меридіанъ Басры

Меридіанъ Мекки

Меридіанъ Адена

Меридіанъ Суэца

Меридіанъ Каира

Меридіанъ Александріи

Меридіанъ Константинополя

Меридіанъ Одессы

Меридіанъ Петербурга

Меридіанъ Москвы

Меридіанъ Казани

Меридіанъ Екатеринбурга

Меридіанъ Тобольска

Меридіанъ Томска

Меридіанъ Иркутска

Меридіанъ Якутска

Меридіанъ Владивостока

Меридіанъ Хабаровска

Меридіанъ Благовѣщенска

Меридіанъ Читы

Меридіанъ Нерчинска

Меридіанъ Кяхты

Меридіанъ Урги

Меридіанъ Пекина

Меридіанъ Токіо

Меридіанъ Сеула

Меридіанъ Нагасаки

Меридіанъ Шанхая

Меридіанъ Гонконга

Меридіанъ Сингапура

Меридіанъ Батавіи

Меридіанъ Рангуна

Меридіанъ Калькутты

Меридіанъ Бомбея

Меридіанъ Карачи

Меридіанъ Кабула

Меридіанъ Герата

Меридіанъ Мешхеда

Меридіанъ Тегерана

Меридіанъ Багдада

Меридіанъ Басры

Меридіанъ Мекки

Меридіанъ Адена

Меридіанъ Суэца

КАРТОГР. ЗАВ. Е. ИЛЬИНА. С.П.Б.

КАРТА
ЗАКАСПІЙСКОЙ ОБЛАСТИ и ЗАКАСПІЙСКОЙ ВОЕННОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

СПЕЦІАЛЬНО СОСТАВЛЕННАЯ ДЛЯ ИЗДАНІЙ А.И. РОДЗЕВИЧА.

а) Очеркъ постройки Закаспійской военной желѣзной дороги и ея значеніе для русско-среднеазіатской торговли и промышленности.

б) Путеводитель по Закаспійской военной желѣзной дорогѣ.

1891 г.

Масштабъ 1:520.000

Въ Англійскомъ дюймѣ 60 в.

0 20 40 60 120 вер.

КАРТОГР. ЗАВ. А. ИЛЬИНА. С.П.Б.

КАРТА
ЗАКАСПІЙСКОЙ ОБЛАСТИ и ЗАКАСПІЙСКОЙ ВОЕННОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.
СПЕЦІАЛЬНО СОСТАВЛЕННАЯ ДЛЯ ИЗДАНІЙ А.И. РОДЗЕВИЧА.
а) Очеркъ постройки Закаспійской военной желѣзной дороги и ея значеніе для русско-среднеазіатской торговли и промышленности.
б) Путеводитель по Закаспійской военной желѣзной дорогѣ.
1891 г.
Масштабъ
1/2.520.000
Въ Англійск. дюймѣ 60 в.
0 20 40 60 120 вер.
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
ЗАЛИВЪ КАРА-БУГАЗСКІЙ
(Аджи Дарья)
ТУРКМЕНЫ ІОМУДЫ
УѢЗДЪ КРАСНОВОДСКІЙ
ПОЛУОСТР. ДАРДЖА
ЛЬТОВКИ ДЖАФАРБАЙЦЕВЪ
КОЧЕВЬЕ ТУРКМЕНОВЪ
ГОКЛАНЫ
АСТРАБАДЪ
САРИ
Барферушъ
ХИВА
Петро Александровское
Кр. Кавакли
БУХАРА
Кермине
САМАРКАНДЪ
Бурдалыкъ
Карки
КОЧ. КАРА ТУРКМЕНОВЪ
ОКР. ТЕДЖЕНСКІЙ
ОКР. МЕРВСКІЙ
Пески Кара-кумъ
Себзеваръ
Нишапуръ
Мешхедъ
Турбетъ
Хафъ
ГЕРАТЪ
ДЖЕМШИДЫ
ХЕЗАРЕ
ФИРУЗКУН
ДАРЗАБЪ
Шибирханъ
Андхой
ТУРКМЕНЫ АЛЕЛИ
КАРТОГР. ЗАВ. А. ИЛЬИНА. С.П.Б.

2007112027